

АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Институт управления
на правах рукописи

Кенесбай Алмаз Абайұлы

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ПРОЦЕССАМИ
УРБАНИЗАЦИИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН (НА ПРИМЕРЕ
Г. АЛМАТЫ И АЛМАТИНСКОЙ ОБЛАСТИ)**

Образовательная программа магистратуры
«Региональное развитие»
по направлению подготовки «7М041 Бизнес и управление»

Магистерский проект на соискание степени магистра
регионального развития

Научный руководитель _____ к.э.н., профессор Джунусбекова Г.А.,

Проект допущен к защите: « ____ » _____ 20__ г.

Директор Института управления: _____ к.э.н. Турчкенова Р.А.

Нур-Султан, 2021

СОДЕРЖАНИЕ

Нормативные ссылки	3
Обозначения и сокращения	4
Введение	5
Обзор литературы	7
Методы исследования	24
Анализ и результаты исследования	25
Заключение	56
Список использованных источников	57
Приложение	60

Нормативные ссылки

1. Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 декабря 2019 года № 990: «Об утверждении Государственной программы развития регионов на 2020-2025 годы».
2. Постановление Правительства Республики Казахстан от 24 мая 2016 года № 301 «Об утверждении Межрегиональной схемы территориального развития Алматинской агломерации».
3. Указ Президента Республики Казахстан № 636 от 15 февраля 2018 года «Стратегический план развития Республики Казахстан до 2025 года».
4. Указ Президента Республики Казахстана № 874 от 1 августа 2014 года «Государственная программа индустриально-инновационного развития».
5. Закон Республики Казахстан «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан».
6. Указ Президента Республики Казахстан от 2 января 2020 года «Об отнесении поселка Затобольск Костанайского района Костанайской области к категории городов районного значения, и переименовании его в город Тобыл».
7. Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 декабря 2019 года №990 «Об утверждении Государственной программы развития регионов на 2020-2025 годы».
8. Указ Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 года №636 «Об утверждении Национального плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан».

Сокращения

ВВП	– внутренний валовый продукт
ВРП	– валовый региональный продукт
ВУЗ	– высшее учебное заведение
ГЧП	– государственно-частное партнерство
г.	– год
гг.	– годы
ДТП	– дорожно-транспортное происшествие
ЖКХ	– жилищно-коммунальное хозяйство
ИЖС	– индивидуальное жилое строение
МЖД	– многоэтажные жилые дома
НИОКР	– научно-исследовательские и опытно-конструкторские
работы	
ООН	– организация объединенных наций
ОЭСР	– организация экономического сотрудничества и развития
РК	– Республика Казахстан
ТЭЦ	– теплоэлектроцентраль

Введение

Актуальность темы и проблемы исследования. Урбанизацию мы определяем как повышение важности городов, городской культуры, занимаемой площади города, численности городского населения и в целом увеличение значимости самого города в социально-экономическом развитии страны. По состоянию на 2020 год численность населения городов в мире составила 4,2 млрд. человек или же 54,5% от общей численности населения мира (7,7 млрд. человек).

В связи с вышеизложенным, представляются актуальными проблемы роста и развития больших городских агломераций, которые дают скачок в развитии страны. В качестве показательного примера роли крупных городов в экономике страны можно привести развитие Москвы и Санкт-Петербурга, которые производят 32% от общего ВВП России. В Казахстане на долю городов Нур-Султан и Алматы приходится 31,1% от общего ВВП страны. Одновременно развитие городских агломераций сталкиваются с такими проблемами как износ инфраструктуры, перенаселение, безопасность, экологические проблемы и т.д. В этом ключе проявляется необходимость принятия управленческих мер по совершенствованию урбанизационных процессов.

Целью исследования является выявление положительных и отрицательных факторов воздействия урбанизации на примере развития городов мира, Казахстана и Алматинской агломерации.

Задачами исследования являются:

- выявление факторов влияния больших городов и городских агломераций на мировую экономику;
- определение степени урбанизационных процессов в Казахстане;
- рассмотрение позитивных и негативных факторов процесса «неуправляемой урбанизации» в Алматинской агломерации;
- разработка и предложение механизмов и путей решения проблем;

Также в процессе исследования был рассмотрен мировой и международный опыт, на основе которого было разработано решение проблем связанных с урбанизационными процессами в масштабах города и страны.

Объектом исследования является урбанизованная территория - Алматинская агломерация, состоящая из города Алматы и населенных пунктов взаимосвязанных маятниковой миграцией.

Предметом исследования являются урбанизационные процессы при формировании Алматинской агломерации.

В нынешних реалиях развитые и развивающиеся страны стремятся ставят акценты на развитие своих больших городов, рассматривая их одним из главных драйверов развития постиндустриальной экономики всей страны.

Однако необходимо отметить, что существуют кейсы городов, которые потеряли свой курс движения, развивая только сам город, не обращая внимания

на периферийные территории вокруг. Впоследствии это принесло к образованию трущобов в огромных территориях (Мумбаи, Мехико). Эти кейсы демонстрируют необходимость тщательного планирования развития не только городов, но и периферийных территорий, то есть акцентировать внимание на решение проблем и планирование всей агломерации в комплексе.

Агломерация – скопление близко расположенных урбанизированных населенных пунктов вокруг одного или нескольких основных городов, которые взаимосвязаны между собой постоянными производственными, экономическими, культурно-бытовыми и другими связями, а также имеющих тенденцию к территориальному объединению.

Методы исследования. Для решения упомянутых задач определено применение различных методов: эмпирический и теоретический, сравнительный анализ и синтез, анкетирование, статистика и дедукция.

Гипотеза и ожидаемые результаты. Научной гипотезой исследования является возможность применения решений проблем, выявленных в ходе исследования, которые будут направлены на улучшение социально-экономического положения города Алматы и агломерации

Практическая значимость заключается в том, что выявленные в ходе исследования проблемы, влияющие на развитие города, будут апробированы местным исполнительным органом в лице акимата Алматы и агломерации, а также, в случае успешной реализации, рекомендации будут направлены в центральные государственные органы для масштабирования результатов по всей территории Республики Казахстан с учетом специфики каждого региона. В совокупности это обеспечивает значительное повышение экономической эффективности региона.

Обзор литературы

Урбанизация влияет на развитие страны

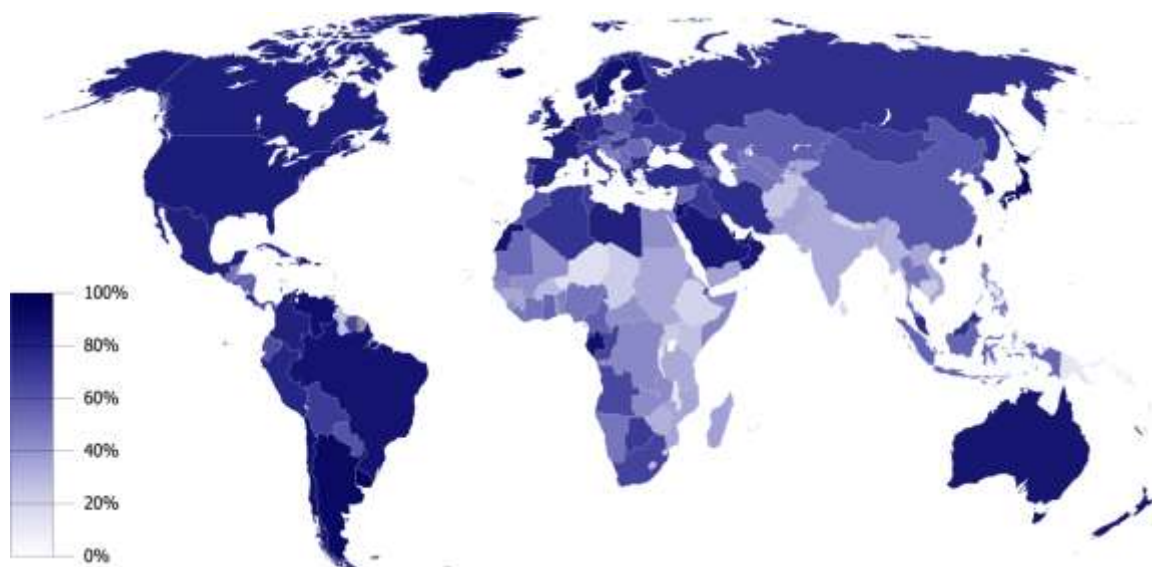


Рис. 1. Уровень урбанизации в мире в %
На основе источника [1]

С древних времен города выступали в качестве центра культуры, экономики, военной мощи, образования и обеспечивали другие важные факторы развития страны. Например, древние города Мемфис, Вавилон и Рим были центрами всего античного мира, в них были сосредоточены все знания и богатства. В истории Казахстана также существовали города, имевшие особую роль в развитии страны: Отырар, Туркестан, Сарайшык, Сыганак, Шаш, и другие. В этих городах развивались торговля, купечество, образование, культура и другие отрасли экономики, которые дали скачок развитию страны. Эти города выполняли роль связующего звена между Западом и Востоком.

Актуальность развития городов в настоящее время возрастает. Крупные города являются основой развития экономики и других отраслей стран мира.

В странах ОЭСР доля городских жителей составляет более 80% от общей численности населения государства. В то же время наблюдается рост численности городского населения во всем мире [2].

С проблемами урбанизационных процессов сталкиваются все страны мира. Это обусловлено: во-первых, быстрым ростом городского населения, во-вторых, ускоренным ростом крупных городов. Урбанизация определяется ростом городской промышленности, развитием различных культурных и политических факторов, усилением территориального разделения труда, и улучшением жилищных условий городского населения. Это явление обусловлено притоком сельского населения в города и ростом количества

людей из периферийных районов и близлежащих городов, посещающих крупные города (по работе, по культурным и социальным причинам и др.).

Данный феномен также связан с потребностями людей улучшить свое качество жизни (совокупность показателей качества жилья, работы, заработной платы, образования, медицинских услуг и т.д.). По прогнозам ученых перенаселение в больших городах будет увеличиваться и в 2030 году доля городских жителей составит 60%, а к 2050 году достигнет до 67% [1].

Постоянно растет экономическая роль развития городов мира и их сетей, так в странах с низким уровнем дохода города формируют более 55% всего ВВП, в странах со средним уровнем дохода этот показатель составляет – 73%, а в странах с высоким уровнем дохода более 85%. Эти данные позволяют сделать вывод, что в развитых странах экономика в определенной степени зависит не от территорий, а от городов и инфраструктуры [4].

В процессе урбанизации растет уровень концентрации промышленности, трудовых ресурсов и инновации в городах.

Концентрация населения со всех регионов страны дает сочетание разных идей и культур, что создает новое вдохновение для развития не только городского ядра, но и агломерации и страны.

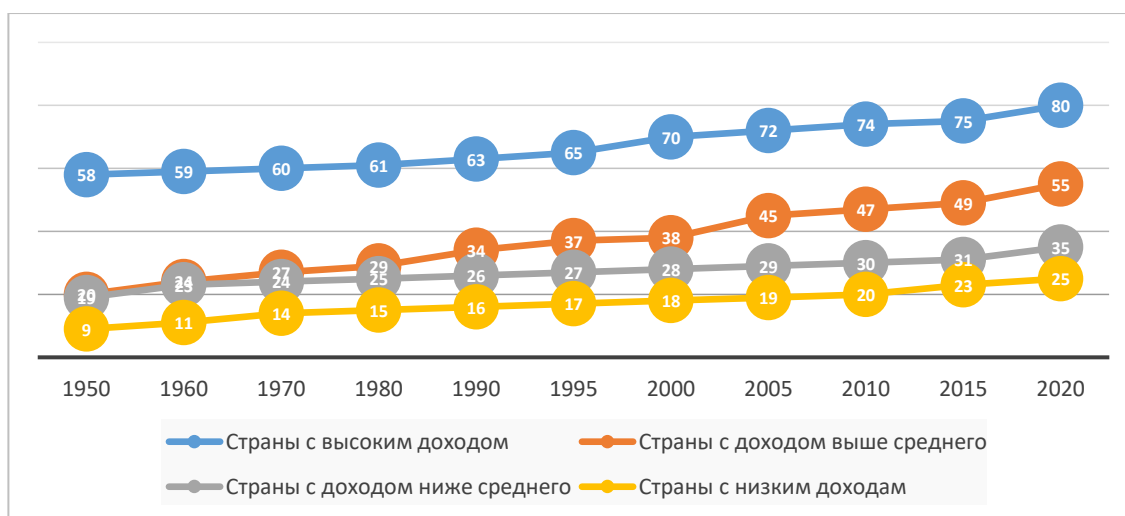


Рис. 2. Уровень урбанизации в странах с различными доходами
На основе источника [4]

Рост ВВП имеет прямое отношение к уровню урбанизации. При росте численности городского населения на 5%, экономическая активность жителей страны увеличивается на 10% [5].

Согласно данным из доклада ООН, даже сейчас ВВП города Токио больше ВВП Испании, а ВВП столицы Великобритании превышает ВВП Швеции. В нынешнее время на 600 мегаполисов мира приходится более 55% ВВП всего мира. По последним данным, в 2030 году этот показатель вырастет до 60% от мирового ВВП, при этом стоит подчеркнуть, что концентрация будет

смещаться в сторону больших городов развивающихся государств Африки и Азии (особенно в Китае). На рисунке 3 показаны центры роста экономики мира - большие города с ускоренными темпами развития [4].

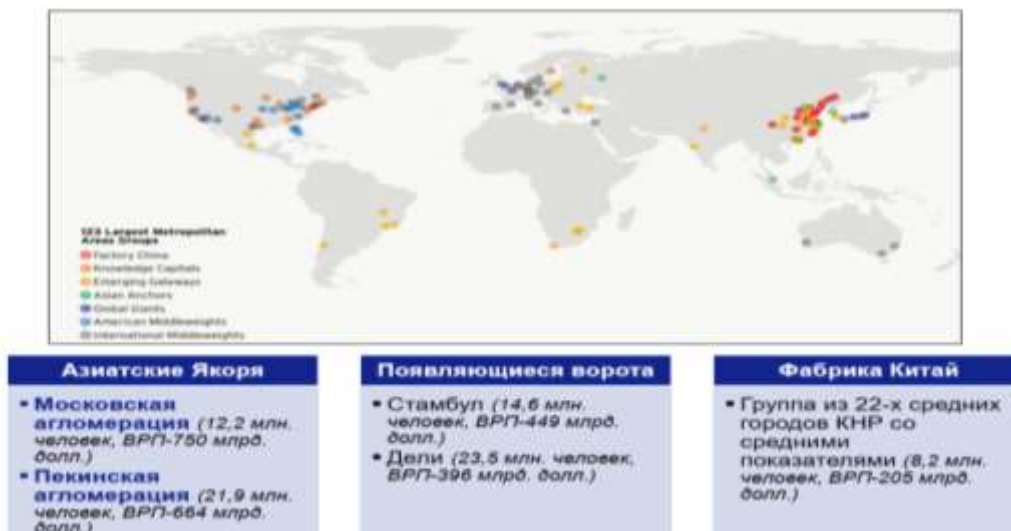


Рис. 3. Города мира – центры роста экономики.
На основе источника [3]

Все развитые страны имеют высокий уровень урбанизации, однако не все высокоурбанизированные страны можно отнести к категории развитых. Уровень урбанизации более 75% имеют 24 страны из 30 развитых [2].

Наблюдается взаимосвязь уровня урбанизации с экономической сложностью и плотностью населения страны. Экономической сложностью мы называем индикатор, который показывает уровень конкурентоспособности страны и ее устойчивость.

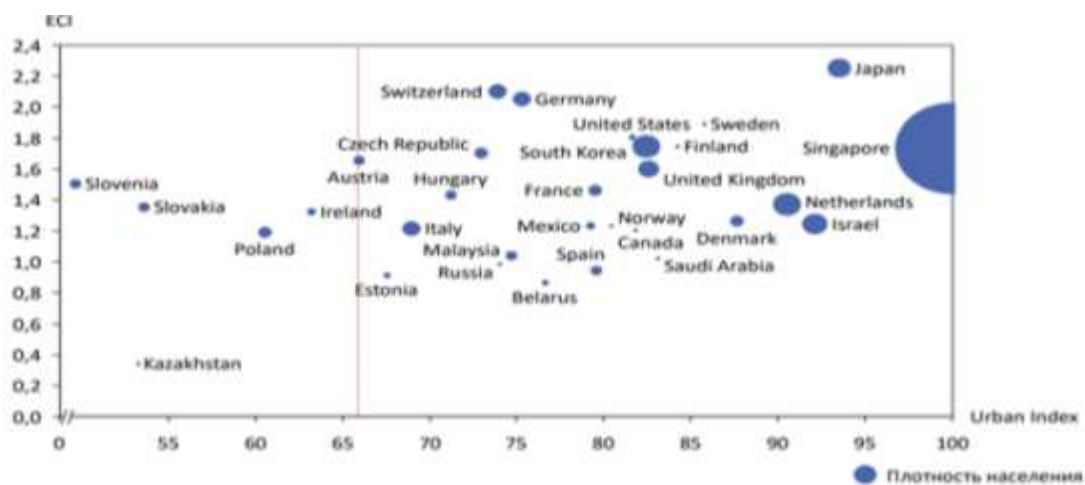


Рис. 4. Развитые страны и Казахстан по сложности их экономики.
На основе источника [2]

Процесс урбанизации создает преимущества и возможности для развития бизнеса и предпринимательства, что связано с концентрацией потенциальных потребителей, наличия спроса на разные спектры услуг и продуктов. Это в свою очередь приводит к созданию нового производства, поиску новых ниш развития и аккумуляции финансовых, трудовых и информационных ресурсов. При росте города также развиваются целые сектора экономики: металлургия, автомобилестроение, машиностроение, строительный сектор, автомобилестроение, банковский сектор, сфера услуг, медиа-сфера, сфера информационных технологий, и другие. В то же время рост городов быстрыми темпами обнажает проблемы «неконтролируемой урбанизации» и связанные с этим ряд негативных тенденций. Отмечая вышесказанное, необходимо учесть важность планирования с использованием инноваций и новых технологий для создания комфортного города для жителей.

Мировой опыт в решении вызовов урбанизационных процессов

Урбанизация общемировой тренд, требующий решение проблем разными подходами, учитывая степень развития экономики страны, традиции и культуру, восприятие ее жителей и иные особенности. В работе были рассмотрены кейсы городов мира в части анализа эффективных мер по решению проблем урбанизации.

Высокая степень культуры местного самоуправления считается характерной чертой для многих столиц в Европе, в особенности проявляется в скандинавских странах. Данный феномен объясняется с отсутствием протестных настроений связанные с высоким уровнем качества жизни.

Децентрализация в принятии решений в управлении дает возможность поддерживать непрерывный диалог между местной властью и жителями. Если не учитывать эти взаимоотношения, качество городской среды будет низкой, что препятствует развитию города и агломерации.

Даже непопулярное нововведение со стороны властей можно сделать эффективным и приемлемым для людей.

Копенгаген – город велосипедистов и общественного транспорта

Властями города Копенгаген была предложена модель финансирования развития старых индустриальных районов и инфраструктуры. Основой этой модели являлось создание государственных корпораций для развития территорий и внедрение принципов частного-государственного партнерства. Осуществление данного проекта в конце 1980-х и в начале 1990-х позволила столице Дании обрести возможность развития в новом веке.

Корпорация CPN City & Port Development, которая является государственной (95% акций принадлежат властям города, остальные 5% федеральному правительству) осуществляет половину из всех проектов, связанные с развитием города за прошедшие 50 лет. Более того, привлеченные \$15 млрд частных инвестиций к проекту перепланировки порта Нордхавн дали

возможность для реинвестиции \$5,8 млрд в строительство метрополитена. Это еще раз доказывает эффективность Копенгагенской модели развития.

В городе имеются все условия для комфортного проживания и времяпровождения, жителям не требуется посещать специальные зоны для наслаждения городской средой. Дома в городе построены в уникальном стиле, что делает архитектурный облик города разнообразной. В мировом лексиконе городского планирования появился специальный термин «копенгагенизация», обозначающая модель гуманизма городского пространства. Кейс Копенгагена повлиял на пересмотр столицами мира стратегий развития городских агломераций в пользу гуманизации градостроительства.

Рассматривая кейс Копенгагена необходимо обратить внимание на роль велосипедного движения, которое активно развивается на протяжении 70 лет. Более 60% городского населения повседневно пользуется этим видом транспорта, проезжая до 1,3 миллиона километров каждый день. 30% процентов от общего числа велосипедистов являются сезонными пользователями, в то время как остальные 70% пользуются велосипедами постоянно (зимой и летом). За последние десять лет власти Копенгагена вложили более 100 млн. евро инвестиций на развитие велосипедной инфраструктуры, и на сегодня в городе имеются более 435 км дорожек, мостов и автомагистралей для велосипедистов.

По сравнению с другими столицами Скандинавского полуострова, велосипедные дорожки города не просто обозначены специальной линией, но также приподняты на 5-10 сантиметров над проезжей частью для комфортного пользования. Это и с точки зрения психологии дает велосипедистам ощутить себя в безопасности [6].

Стоит отметить, что внедрение и увеличение пешеходных и велосипедных дорожек приводит к уменьшению загрязнения окружающей среды, снижению транспортных заторов и дальнейшему развитию городской среды для людей.

Основные выводы:

1. Залогом устойчивого развития является развитое местное самоуправление;
2. Город больше оживает при увеличении количества велосипедистов и пешеходов;
3. При проведении людьми большего количества своего времени на улице общая безопасность города повышается;
4. Комфортный общественный транспорт, имеющий маршруты, которые охватывают весь город и агломерацию;
5. Низкий уровень загрязнения окружающей среды (в основном атмосферы).

Город с долгосрочным планированием – Сингапур

В 60-х годах XX века 2/3 из 2 млн жителей Сингапура проживали в трущобах. Всего несколько лет спустя, уже к 1985 году неблагоприятные кварталы города-государства исчезли. Благодаря устойчивой финансовой модели и правильной стратегии развития страна за столь короткое время избавилась от трущобов. Более 80% сингапурцев получают государственную финансовую поддержку для приобретения жилья.

Стратегический план развития Сингапура был разработан с учетом ошибок многих больших городов, таким образом вместо одного единственного центра города в Сингапуре были созданы целых четыре вторичных экономических центра, каждый из которых разветвлен на малые центры. Отсюда берет начало градостроительная традиция парных небоскребов: один для жилых помещений, второй для офисов и деловой активности. На решение проблем транспортных заторов позитивное влияние оказало решение распределить рабочие места по городу равномерно, чтобы люди не стремились большими потоками в главный центр. Тем не менее, экономический бум начала 2000-х годов не позволил стране решить проблему заторов полностью: численность населения города достиг более 5,8 млн, а доля частных транспортных средств жителей составил 34%, что является высоким по сравнению с Сеулом (23%), Гонконгом (12%) и Токио (12%), большинство населения которых пользуются в основном общественным транспортом.

Правительство страны озвучивает новые инициативы для решения проблемы транспорта в городе. До 2030 года планируется довести до 75% долю общественного транспорта, в 2 раза увеличить сеть железных дорог, продлить их протяженность до 360 км, нарастить автобусный парк, расширить дороги для велосипедистов, увеличить парки каршеринга и велошеринга. Проекты будущих кварталов разрабатываются с учетом сокращения парковочных мест до 50%.

«Концептуальный план» развития пространств страны должен предусматривать возможность для развития всех типов землепользования и городской инфраструктуры, по большей части транспортной инфраструктуры. Концептуальный план формируется на 40–50 лет и актуализируется каждую декаду. До сегодняшнего дня страна приняла уже четыре таких плана: в 1971 году, 1991, 2001 и 2011 году.

Более конкретные условия по землепользованию с максимально допустимой плотностью застройки каждого участка страны утверждаются среднесрочным планом развития, которая называется мастер-планом. Мастер-план утверждается со сроком на 15 лет, и актуализируется каждые 5 лет.

Долгосрочное планирование необходимо растянуть до 100 лет в целях охвата всех возможностей, которые происходят от потенциальной реконструкции имеющихся зданий и инфраструктуры города по истечении срока их эксплуатации.

Такой метод планирования дает возможность регуляторам решить задачу конкуренции между видами землепользования с помощью компромиссного подхода, а также определить приоритеты при инвестировании в инфраструктуру города [6].

Резюмируем кейс Сингапура:

1. Государство ставит приоритетом вопросы обеспечения жильем каждого гражданина, выделяя субсидии на приобретение жилья;
2. Полицентричное развитие города, разветвление вторичных центров на малые центры;
3. Долгосрочное планирование пространственного развития страны на 100 лет, на основе которого разрабатываются мастер-план, концептуальный план и другие документы. Данные документы постоянно актуализируются с учетом изменений в мировой экономике.
4. Инвестирование в развитие общественного транспорта определена как стратегическая задача развития государства.

Мельбурн – город, в котором все в шаговой доступности

В стратегическом плане развития Мельбурна до 2050 года указано, что город должен стать «Глобальным городом у которого есть возможности и выбор». Для этого требуется создать более 1,5 миллиона новых рабочих мест в течение следующих 35 лет.

В стратегии указаны 9 основных принципов планирования долгосрочной перспективы:

- Сохранение уникальности города (*культурного наследия Мельбурна*);
- Глобальный конкурентоспособный Мельбурн;
- Город-ядро штата;
- Город, устойчиво развивающийся по всем направлениям;
- Концепция 20-ти минутной доступности;
- Социальное и экономическое участие жителей;
- Здоровое и сильное местное самоуправление;
- Вложить больше инвестиций в инфраструктуру города, для дальнейшего развития и роста;
- Развитие лидерства и партнерства.

Кроме того, стратегическом плане развития были определены конечные результаты, связанные с целью создания «устойчивого, конкурентного, в том числе пригодного для жизни города». Достижение этой цели опирается на приоритетные секторы экономики: возобновляемая энергетика, оборонные, транспортные, строительные технологии, пищевая промышленность, медицинские технологии и фармацевтика, профессиональные услуги и международное образование. Данные секторы обладают большим потенциалом для привлечения инвестиций и значительный рост экономики города.

Механизмом по созданию новых рабочих мест в Мельбурне является создание взаимосвязанных жилых, учебных и рабочих районов по всему городу. Данный проект называется Monash National Employment and Innovation Cluster и является одним из крупнейших кластеров занятости и инноваций, включающий в себя образовательные, исследовательские и промышленные предприятия. Проект является самым большим по показателю концентрации трудовых ресурсов, создающий более 75 тыс. рабочих мест, что дает возможность роста высокопроизводительных секторов экономики.

Следующим нововведением стало внедрение концепции двадцатиминутной (20 min) шаговой доступности городского сервиса. Данная концепция основана на том, что несмотря на различия окрестностей населенных пунктов города по размеру, характеру и социально-демографическому составу, необходимо применять в городской системе планирования принцип «20-ти минутной шаговой доступности».

Концепция предоставляет возможность жителям города «жить локально», удовлетворяя повседневные потребности в пределах расстояния, которое можно пройти 20 минут пешком, или на велосипеде либо на общественном транспорте. Благодаря этому город решает целый комплекс проблем, связанных с инфраструктурой, транспортными заторами, экологией формированием комфортной городской среды. Необходимо подчеркнуть, что администрация Мельбурна смогла создать условия, увеличивающие количество поездок на велосипеде на работу за счет обеспечения доступа к благоприятным и безопасным маршрутам [6].

Применяя опыт города Мельбурн можно решить следующие задачи:

1. Создание новых устойчивых рабочих мест на основе создания, интегрированных в образование, науку и промышленности районов.
2. Решение ряда комплексных проблем инфраструктуры, экологии и повышения привлекательности городской среды на основе концепции «20-ти минутной шаговой доступности».

Кейсы развития рассмотренных городов позволяют определить наиболее позитивные и эффективные методы решения задач урбанизации. Применение данных кейсов могут способствовать решению комплексных проблем развития наших городов и агломераций. Степень сложности задач урбанизационных процессов требует применения умных технологий и эффективных управленческих решений.

Уровень урбанизации в Казахстане

Согласно последним данным доля городских жителей Казахстана составляет 58,7% от общей численности населения страны или же 11,093 млн. из 18,897 млн. человек [2].



Рис. 5. Прогнозные данные роста урбанизации в Казахстане
На основе источника [3]

Согласно данным 2019 года Казахстан занимает 103 место из 195 по уровню урбанизированности [4].

Начиная с 1991 года уровень урбанизации в Казахстане колебалась в пределах 54-58%. Согласно прогнозам к 2030 году показатель урбанизированности достигнет 70%, а к 2050 – 80% [3].

В таблице 1 представлена динамика уровня урбанизации в Казахстане в период 1970-2021 гг.:

Таблица 1. Уровень урбанизации в Казахстане, 1970-2021 гг.

Период	общая численность (тыс. чел.)	городские жители		сельские жители	
		тыс. чел.	%	тыс. чел.	%
1970 год	13009,7	6538,6	50,3	6470,1	49,7
1979 год	14684,6	7855,2	53,5	6829,1	46,5
1989 год	16464,5	9402,6	57,1	7061,9	42,9
1993 год	16426,5	9343,2	56,9	7083,3	43,1
1994 год	16334,9	9162,6	56,1	7172,3	43,9
1995 год	15956,7	8884,4	55,7	7072,3	44,3
1996 год	15675,8	8730,3	55,7	6945,5	44,3
1997 год	15480,6	8635,2	55,8	6845,4	44,2
1998 год	15188,2	8499,4	56,0	6688,8	44,0
1999 год	14955,1	8414,5	56,3	6540,6	43,7
2000 год	14901,6	8397,6	56,4	6504,1	43,6
2001 год	14865,6	8413,4	56,6	6452,2	43,4
2002 год	14851,1	8429,3	56,8	6421,7	43,2
2003 год	14866,8	8457,2	56,9	6409,7	43,1
2004 год	14951,2	8518,2	57,0	6433,0	43,0
2005 год	15074,8	8614,7	57,1	6460,1	42,9
2006 год	15219,3	8696,5	57,1	6522,8	42,9
2007 год	15396,9	8833,2	57,4	6563,6	42,6
2008 год	15571,5	8265,9	53,1	7305,6	46,9

2009 год	15776,4	8662,9	54,9	7113,5	45,1
2010 год	16204,6	8845,8	54,5	7358,8	45,5
2011 год	16441,9	9114,6	55,5	7561,4	44,5
2012 год	16675,3	9127,1	54,7	7548,2	45,3
2013 год	16911,9	9355,9	55,4	7556,0	44,6
2014 год	17165,2	9433,4	54,9	7741,5	45,1
2015 год	17417,4	9967,5	57,3	7449,9	42,7
2016 год	17670,9	10124,7	57,3	7546,2	42,7
2017 год	18034,4	10434,3	57,4	7600,1	42,6
2018 год	18157,3	10494,9	57,8	7662,3	42,2
2019 год	18395,5	10706,1	58,2	7781,3	41,8
2020 год	18671,9	10923,1	58,5	7748,8	41,5
2021 год	18897,9	11093,1	58,7	7804,9	41,3

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

Казахстан наиболее урбанизированная страна в Центральной Азии. Тем не менее, с момента обретения независимости в 1991 году страна столкнулась с нехарактерными демографическими процессами. С 1991 по 2001 годы численность населения страны сократилась на 9,1% (на 1,49 млн. человек). Уменьшение численности в большей мере ощущалось в городах страны, чем в сельских территориях, что снизило уровень урбанизированности с 55% в 1991 г., до 50,3% в 2001 году. Данный феномен связан с возвращением этнических меньшинств на свои исторические родины.

Тем не менее начиная с 2001 года доля городских жителей вновь начал демонстрировать рост. В 2011 году показатели превысили данные 1991 года, с 2010 года стабилизировались темпы роста демографии страны. С тех пор, численность населения растет в среднем на 1,4%-1,5% в год. С 2002 года количество городских жителей росло быстрее, чем в количество жителей сельских территориях. По состоянию на 2020 год уровень урбанизации достиг 58,5%. Необходимо отметить, что причиной увеличения уровня урбанизации был ряд существенных административно-территориальных преобразований, которые произошли в 2002 году.

Численность городских жителей в Казахстане увеличивалась с 2010 по 2015 годам в среднем на 1,8% в год, однако это медленно по сравнению с показателями Китая (3%) и Турции (2%) [9]. Причиной относительно невысокого темпа роста уровня урбанизации является слабая организация внутренней мобильности и низкий уровень миграционных потоков из сельских территорий. В период с 2010 по 2015 годы доля внутренней миграции составляла только пятую часть прироста городских жителей. С 2006 года численность городских жителей увеличилась больше за счет естественного прироста, чем внутренней миграции.

В качестве следующей причины роста доли городского населения в 2020 году можно назвать фактор смены статуса поселка Затобольск (ныне город

Тобыл) в Костанайской области. Согласно указу Президента Республики Казахстан от 2 января 2020 года «Об отнесении поселка Затобольск Костанайского района Костанайской области к категории городов районного значения, и переименовании его в город Тобыл» поселок превратился в город районного значения.

Рассматривается возможность смены статуса поселка Косшы в Акмолинской области на город, что также будет способствовать росту доли уровня урбанизации. В настоящий момент численность населения поселка составляет около 50 тысяч человек или 0,46% от общей численности городского населения [10].

В прогнозной схеме территориально-пространственного развития Республики Казахстан до 2030 года указано, что уровень урбанизации к 2030 году достигнет 65%.

Данные ООН свидетельствуют позитивное влияние урбанизации на экономический рост, согласно которому рост уровня урбанизации является одним из основных факторов роста экономики страны (Рисунок 6) [11].

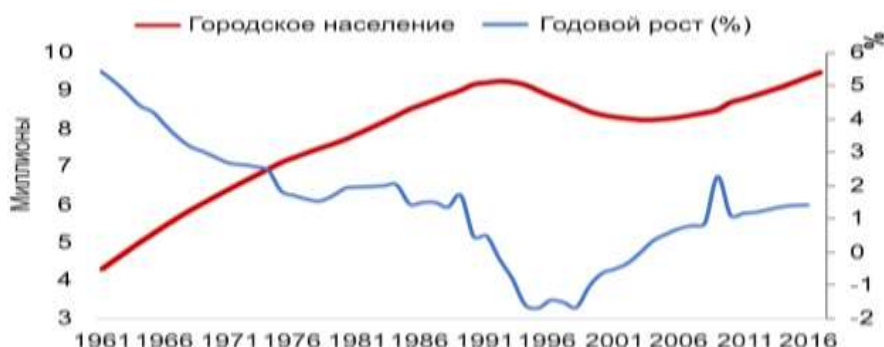


Рис. 6. Уровень урбанизации и развитие экономики Казахстана (динамика 1960-2016 гг.)
На основе источника [11]

Согласно графику на рисунке 6, с момента обретения независимости показатели численности городского населения демонстрируют снижение, что коррелирует со снижением роста экономики, а с 2001 года показатели урбанизации, как и экономики демонстрируют рост. Такая зависимость служит фактором ускорения развития государства в рамках диверсификации экономики и несырьевой политики.

При увеличении доли городских жителей в среднем на 1%, ВВП страны будет расти на 0,12% [7].

В настоящий момент в мировой урбанистике выделяются следующие типы городов (по количеству жителей):

- малые города (20 тысяч человек);
- средние города (20-100 тысяч человек);
- крупные города (100-500 тысяч человек);
- крупнейшие города (свыше 500 тысяч человек);

- города-миллионники (свыше 1 млн. человек) [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**].

Количество городов нашей страны составляет 88, из которых: 3 города республиканского значения – Нур-Султан, Алматы и Шымкент; областные центры 14 городов – Атырау, Актау, Актобе, Кызылорда, Караганда, Кокшетау, Костанай, Павлодар, Тараз, Петропавловск, Уральск, Туркестан, Талдыкорган и Усть-Каменогорск; город Семей (которая не является ни городом республиканского значения, ни областным центром); 10 крупных городов областного подчинения: Экибастуз, Аркалык, Рудный, Кентау, Жанаозен, Балхаш, Жезказган, Темиртау, Шахтинск и Сатпаев; и 60 городов областного подчинения.

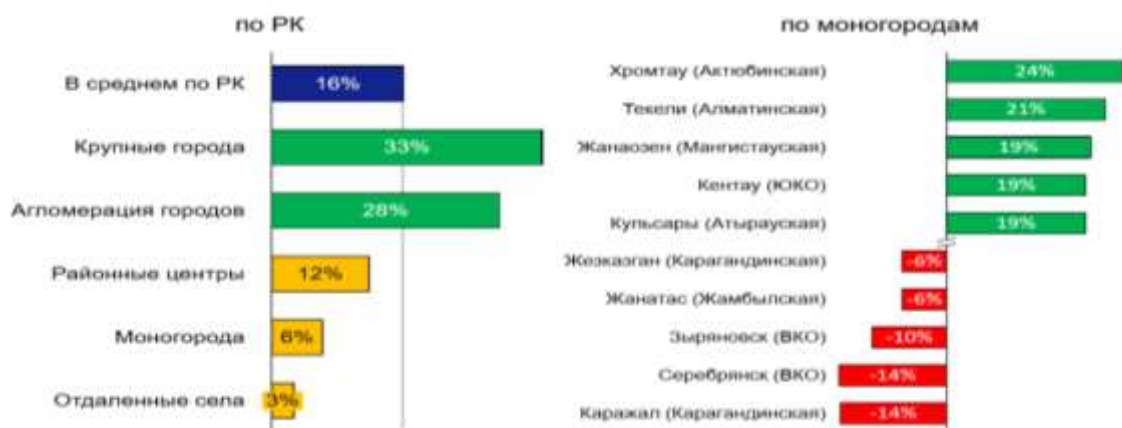


Рис. 7. Увеличение численности населения в городах, в период 2007-2017 гг.
На основе источника [11]

Города Алматы, Нур-Султан и Шымкент являются крупнейшими городами страны по количеству жителей. Показатели численности жителей этих городов демонстрируют ежегодный рост. Стоит добавить, что урбанизационные процессы в этих городах, и в целом по стране, можно отнести к категории «неуправляемых».

Дж. Джиббс в своей концепции урбанизации выделяет следующие основные стадии развития городских поселений:

- 1) Зарождение. Появление поселений города и увеличение количества его жителей, при опережающем увеличении жителей села;
- 2) Быстрый рост. Образование крупных городов, темпы роста численности городских жителей выше по сравнению с показателями села;
- 3) Агломерационная урбанизация. Образование агломераций при ускоренном развитии городов-ядер, уменьшение показателей количества сельских жителей за счет миграции в города;
- 4) Субурбанизация – уменьшение количества жителей ядер в агломерациях, увеличение пригородных территорий, также продолжается уменьшение жителей села;

5) Децентрализация городского населения, увеличение территорий агломераций, срастание близлежащих агломераций и трансформация в мегаполисы, увеличение количества жителей села (особенно в крупных городах и вблизи агломераций) при распространении на него городского образа жизни [12].

Согласно концепции Джиббса современное состояние урбанизации Казахстана находится в промежутке между 2 и 3 стадией.

В 2016 году Правительством была разработана обновленная концепция развития региональной политики и новая стратегия, основанная на соблюдении регионального баланса с приоритетным развитием центров экономического роста, и применении подхода «управляемой урбанизации» с приоритетом на развитие агломераций. Программа предполагает наличие в каждом регионе городов-хабов, служащих центрами взаимодействия на региональном и республиканском уровнях. В таких центрах будут сконцентрированы ресурсы, капитал и передовые технологии, будут притягиваться миграционные потоки и происходить «управляемая урбанизация». Также данные города-хабы превратятся в место, в котором будут происходить изменение облика не только своей территории, но и всей региональной инфраструктуры. Например, приоритетное развитие городов Алматы и Шымкента на южных территориях будет акцентироваться на образовании постиндустриальных сервисных центров, влияющие на рост экономики страны. Прогнозирование такого будущего этих городов связывается со сравнительно большей плотностью населения и развитием полицентрической агломерации [14].

В «Стратегическом плане развития Казахстан до 2025 года», утвержденная в 2018 году, было определено развитие конкурентоспособности регионов с помощью управляемой урбанизации. Более того было акцентировано внимание на улучшение качества жизни населения с приоритетным развитием функциональных городских районов в регионах. В настоящий момент 58,7% от общего населения страны проживают в 88 городах и 33 поселках со статусом «городского поселения». Наряду с этим, более 68% всех городских жителей в настоящий момент являются жителями городов республиканского значения Нур-Султан, Шымкент и Алматы, также областных центров и города Семей [15].

Можно выделить два этапа развития городов Казахстана за последние два десятилетия. Первый этап характеризуется развитием его крупных городов – Нур-Султан, Алматы, Шымкент и других. Наблюдается постоянное увеличение концентрации населения в этих трех мегаполисах, количество их жителей растет быстрее, чем в других городах Казахстана. В период с 2009 по 2014 год население крупных муниципальных образований в этих трех городах росло в среднем на 3,2% в годовом исчислении. Это значение значительно выше по сравнению со средними (1,6 %) и небольшими (1,8 %) городами страны. Впечатляющий рост Нур-Султана объясняется тем, что город стал центром

административной структуры Казахстана и штаб-квартир многих крупных государственных предприятий [16].

Второй этап включал в себя создание “магистралей” национальных и региональных городов, где сосредоточена экономическая деятельность. В дополнение к развитию трех мегаполисов правительство сосредоточило свое внимание на городских агломерациях, промышленных поселениях и на малых городах. По всему Казахстану процесс урбанизации происходит неоднородно. Более того, рост городского населения в Казахстане обеспечивается в основном за счет внутренней миграции. Миграция сельских жителей в города часто обусловлена отсутствием постоянной работы в сельской местности и слабой социальной инфраструктурой.

В настоящее время высокий уровень урбанизации имеют следующие регионы Казахстана: города Нур-Султан, Алматы, Шымкент и Актюбинская, Карагандинская и Павлодарская области. Городское население в этих субъектах значительно больше, по сравнению со средним показателем по республике, разницу между городским населением по городам можно наблюдать на рис.3.

Имеющиеся данные свидетельствуют о существовании корреляционных связей между уровнем урбанизации региона и уровнем экономического роста (доходами его населения). Исключение составляют нефтедобывающие регионы Атырау и Мангистау (рис. 8).

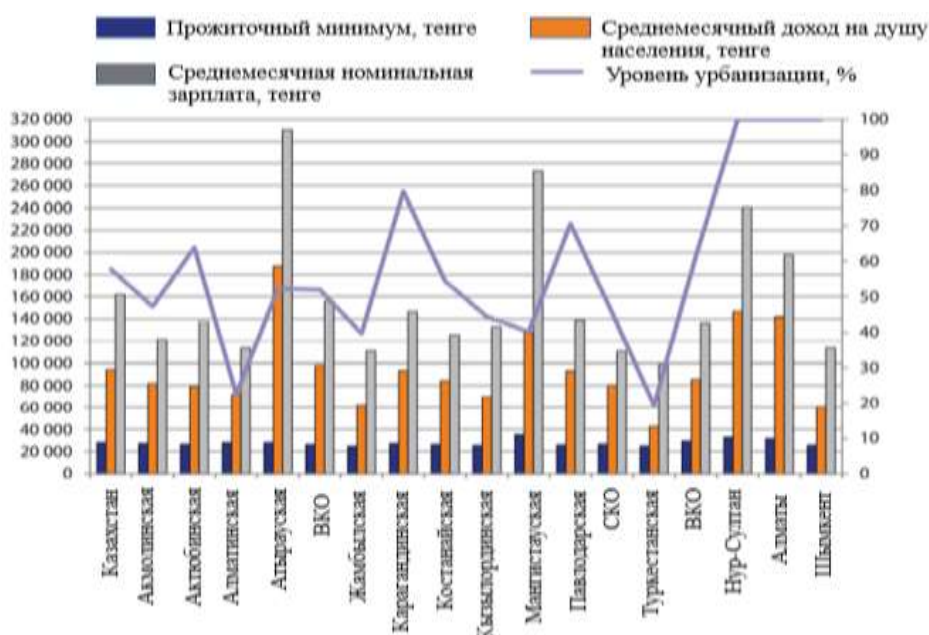


Рис. 8. Взаимосвязь между уровнем урбанизации региона и уровнем доходов его населения, %

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

Рисунок 8 показывает существенный разрыв по показателям заработной платы, в высоко урбанизированных регионах Нур-Султан, Алматы, Актобе, Павлодар и Усть-Каменогорске доходы населения выше, чем в других

регионах. Приведенная ниже диаграмма демонстрирует концентрацию предприятий с инновациями в крупных городах (рис. 9).

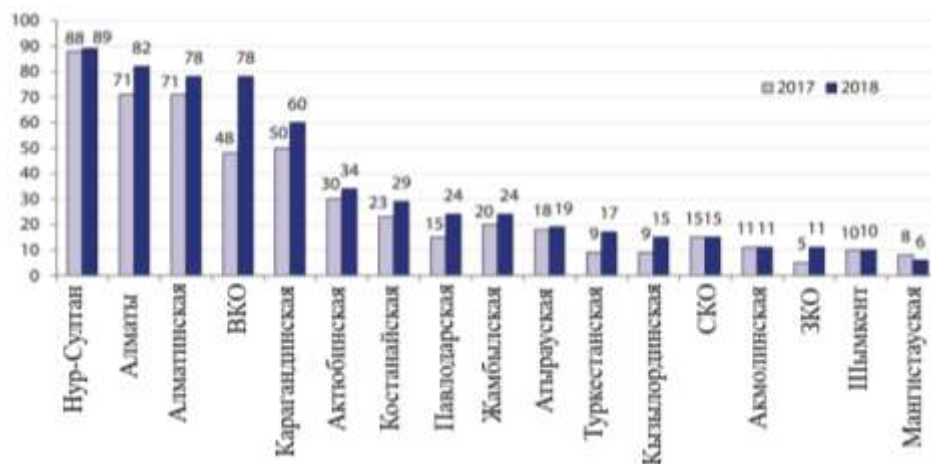


Рис. 9. Зависимость уровня урбанизации региона от количества предприятий с инновациями

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

По итогам 2018 года доля валового регионального продукта в ВВП страны (61819,5 млрд тенге) в городах Нур-Султан (6706,0 млрд тенге) и Алматы (12132,6 млрд тенге) составил 10,9 % и 19,6 % соответственно (рис. 10).

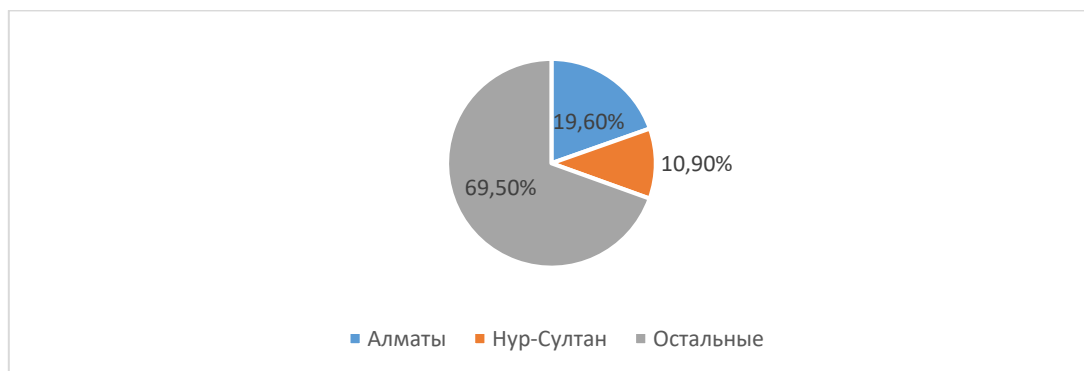


Рис. 10. Доля валового регионального продукта (ВРП) в республиканском валовом национальном продукте (ВНП)

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

Наиболее крупные агломерации характеризуются несбалансированным развитием в своих центральных и пригородных районах.

Анализ основных параметров развития городских агломераций в Казахстане, позволяют классифицировать агломерации на основе

гетерогенности городских образований. Южная зона (в основном Шымкент и в меньшей степени Алматы, Кызылординская и Жамбылская области) характеризуется расширенным воспроизводством населения, что является основным источником его роста. Темпы его роста соответствует моделям градостроительства в развивающихся странах, даже если при его оценке учитывать показатели миграционного оттока.

Современная динамика развития характерна для крупнейшей агломерации страны (Алматы), которая постепенно восстанавливает темпы роста, соответствующие этапу урбанизации крупного города. Среднеширотная зона Казахстана больше всего отличается по уровню урбанизации. Вместе с развитием быстро растущей столицы страны города Нур-Султан, а также городов Караганда и Актобе развиваются как новые центры экономического роста. Существующая территориальная структура может послужить основным преимуществом переселенческой зоны Караганды для дальнейшего пространственного развития.

Северная агломерационная зона, которая объединяет агломерации всех приграничных с Россией регионов, по типологии включающая Восточный Казахстан, представлена типичными моноцентрическими, внутрирегиональными агломерациями. До сих пор образование агломераций городов в северной зоне республики являются низко развитыми, хотя именно в этой зоне расселения наиболее благоприятными являются экономические, природные и инфраструктурные предпосылки для развития агломераций.

Социальная и демографическая ситуация в населенных пунктах имеет существенное влияние на развитие агломерационных процессов. Согласно международному опыту и учитывая особенности нашей страны, позволительно предполагать, что агломерационный эффект имеет существенное проявление лишь в городах с населением более 500 тыс. человек (или в группе, близко расположенных и взаимосвязанных городов).



Рис. 11. Агломерации в системе расселения Казахстана источник [14]

Территория вокруг города играет роль главного поставщика человеческих ресурсов. Быстрый рост, обусловленный рыночными факторами, можно ожидать в более густонаселенных городах с относительно развитой инфраструктурой, которая является характерным лишь для юга республики (Шымкент и Алматы). Города с низкой плотностью поселений имеют около себя ограниченные ресурсы, что является характерным для большинства казахстанских регионов.

Сфера услуг очень важна для агломераций, поэтому экономическая структура Алматы, к примеру, обладает большим агломерационным потенциалом. Кроме того, значительные источники человеческих ресурсов имеются в больших промышленных городах страны, в таких как Павлодар, Караганда, Усть-Каменогорск и в городах, имеющих статус административных центров областей. Прогнозируется развитие сервисной экономики в этих городах.

Также, одним из важных факторов развития агломераций является состояние внутренней структуры. Современное состояние инфраструктуры агломераций показывает, что они не готовы к нагрузке, которая возникнет в результате бурного роста. Это привело к стихийному разрастанию городов, в том числе увеличению занятого населения неквалифицированным трудом. Надо отметить, что это все происходит одновременно с увеличением нагрузки на городскую систему инфраструктуры. Города республиканского значения (Алматы, Нур-Султан и Шымкент) не успевают удовлетворять потребности новых жителей. Также, с каждым годом наблюдается уменьшение численности сельских жителей с последствиями обезлюдения огромных территорий страны. Данный феномен обезлюдения аулов и поселков республики кроме социально-экономических последствий создает угрозу национальной безопасности.

Методы исследования

Урбанизационные процессы носят динамический характер и затрагивают изменение социальных, экономических, технологических, экологических и иных параметров рассматриваемого пространства изучение которых требует мультидисциплинарного подхода и применения различных концептуальных рамок и исследовательских инструментов.

В настоящей работе были применены качественные и количественные методы исследования, включая опрос населения города Алматы и агломерации, анализ и изучение политических и программных документов, изучение кейсов (case study) мировых городов, обработка статистических данных.

Этапы исследования:

1. Литературный обзор, определение концептуальных и теоретических рамок исследования, изучение докладов ООН и отчетов органов местного самоуправления;
2. Ретроспективный анализ урбанизационных процессов в Казахстане, в городе Алматы и агломерации на основе статистических и отчетных данных по реализации проектов городского планирования;
3. Анализ программных документов, касающиеся развития регионов, городов, урбанизационных процессов, и иные стратегические документы;
4. Case-study, изучение кейсов успешного решения проблем урбанизации мировыми городами, в частности Копенгагена (Дания), Сингапура и Мельбурна (Австралия);
5. Обработка полученных статистических данных из открытых источников, математическое моделирование процессов урбанизации;
6. Разработка структуры опроса и проведение анкетирования местных жителей (через сайт survio.com);
7. Сбор и анализ результатов анкетирования, обработка результатов согласно концептуальным основам исследования;
8. Систематизация полученных данных и знаний, формирование заключения и разработка рекомендаций.

Исследование также дополняется опытом автора (participatory research), в части глубинного понимания бизнес-процессов в городском планировании и принятии управленческих решений в процессах урбанизации.

Анализ и результаты исследования

Первый этап: общие характеристики

Алматы с начала этапа своего развития формировался, как столичный центр страны с сопутствующими ему поселениями. Тем не менее время реального формирования Алматинской агломерации следует отнести к 60-70-м годам прошлого столетия, когда в условиях развития и соответствующего освоения территории также развивалась быстрыми темпами агломерация с такими характеристиками, как устойчивая и масштабная маятниковая трудовая миграция.

Таблица №2. Характеристика Алматинской агломерации на 2020 год:

Критерий для определения	Предмет
Структурный признак агломерации	Моноцентрическая агломерация
Геолокация агломерации	Юго-Восток страны, город Алматы и некоторые части Алматинской области
Занимая площадь, км ²	9400
Население агломерации, чел.	3 182 710
Плотность, чел/км ²	338,6
Доля населения ядра в структуре агломерации, %	61,4%
Степень централизации ядра (рассчитывается отношением численности населения ядра к следующему по населению городу)	31,02

Алматинская агломерация – весьма крупная, первая по значению, масштабам, уровню развития в стране, прошедшая значительный эволюционный путь присущий природе агломерации. В данное время на территории агломерации проживает больше 3 млн. 100 тыс. человек. Занимая площадь составляет 9,4 тыс. км², в доле Алматинской области это 4,3%. Пространственная структура Алматинской агломерации носит отчетливо моноцентрический характер, которая отличается резким преобладанием главного города-ядра. Город-ядро – Алматы в данное время превосходит крупнейшие города-спутники формируемой им агломерации в 30-60 раз.

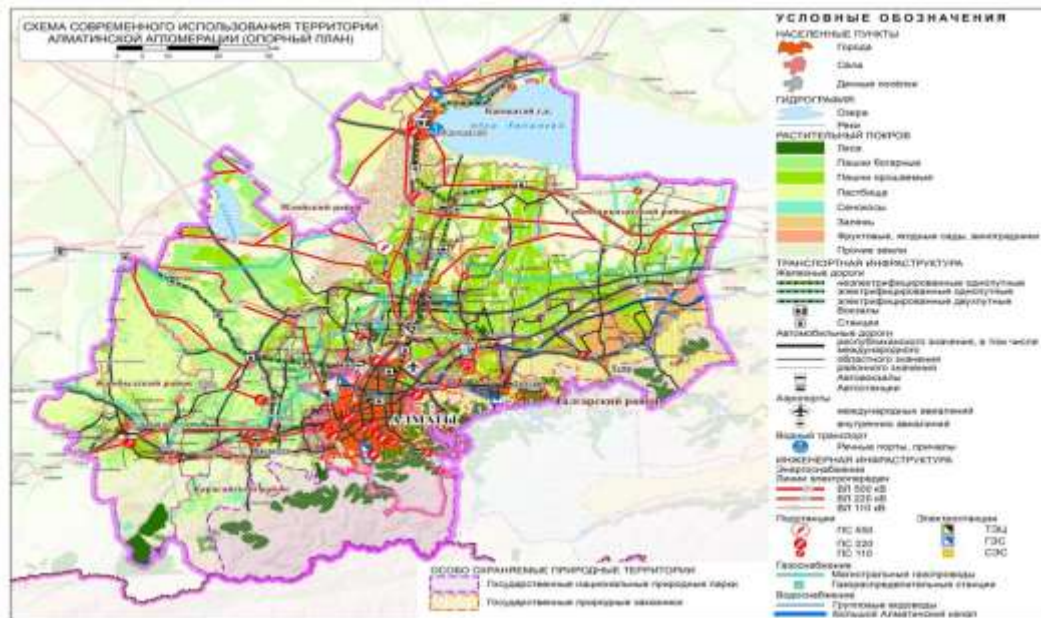


Рис. 12. Карта Алматинской агломерации
источник [14]

Как говорилось ранее, Алматы имеет моноцентрический тип агломерации, что приводит к проблемам с загруженностью города. Правильной моделью поведения в этом случае будет дальнейшее развитие в сторону полицентрической агломерации с городами-спутниками.

Второй этап. Анализ Алматинской агломерации в соответствии с агломерационными характеристиками

1. Показателем людности является численность населения города-ядра. Согласно данному показателю города могут быть: средними (100–250 тысяч); большими (250–500 тысяч), крупными (500–1000 тысяч); крупнейшими (более 1 млн).

- По показателю людности Алматинская агломерация относится к крупнейшим агломерациям (более 1 млн чел.).

2. Коэффициентом агломеративности является показатель, характеризующий сформированность и развитость внешней среды агломерации. Показатель рассчитывается, как плотность сети городских поселений, которая отнесена к среднему кратчайшему расстоянию между ними (всеми городами, включая город-ядро):

$$K_a = (N / S) \times L, \quad (1)$$

где, N — количество городов на территории агломерации;

S — общая площадь агломерации, км²;

L — кратчайшее расстояние между городами [16].

Для расчета данного коэффициента необходимы данные о кратчайшем расстоянии между городами

Таблица №3. Расстояние и время в пути между городами агломерации

Города		Расстояние, км	Время в пути, мин
Каскелен	Талгар	53,7	99 мин
Каскелен	Алматы	21,9	47 мин
Каскелен	Есик	79,2	115 мин
Каскелен	Узынагаш	34,9	37 мин
Каскелен	Капшагай	104,9	90 мин
Каскелен	Отеген батыр	57,1	71 мин
Талгар	Алматы	40	46 мин
Талгар	Есик	24	33 мин
Талгар	Узынагаш	83,2	101 мин
Талгар	Капшагай	80,4	67 мин
Талгар	Отеген батыр	39,7	44 мин
Есик	Алматы	65	72 мин
Есик	Узынагаш	106,6	124 мин
Есик	Капшагай	91,5	76 мин
Есик	Отеген батыр	50,8	52 мин
Узынагаш	Алматы	51,4	70 мин
Узынагаш	Капшагай	123	111 мин
Узынагаш	Отеген батыр	91,1	100 мин
Капшагай	Алматы	79,1	85 мин
Капшагай	Отеген батыр	54,5	46 мин
Среднее кратчайшее расстояние		66,6 км	67 мин.

(Примечание: время в пути между городами выбран средним временем пути общественного транспорта с центров городов).

Среднее кратчайшее расстояние между городами составляет 66,6 км, среднее время в пути 67 мин., это показывает, что у Алматинской агломерации есть перспективы по расширению территорий в дальнейшем.

В итоге:

$$\begin{aligned}
 K_a &= (N / S) \times L = \\
 &= (5 \text{гор.} / 9400 \text{ км}^2) \times 66,6 \text{ км} = \\
 &= 0,035 \text{ гор.} / \text{км}
 \end{aligned}$$

Коэффициент агломеративности в агломерации составляет 0,035 гор./км, что показывает большое расстояние между городами спутниками, однако их расстояние с городом-ядром относительно меньше.

3. Индексом агломеративности является отношение количества жителей городов-спутников к количеству городских жителей всей агломерации:

$$Y_a = P / P_a, \quad (2)$$

где P — количество жителей в городах-спутниках;

P_a — количество жителей городов агломерации [16].

По Алматинской агломерации:

$$Y_a = P / P_a = 135955 / 2135227 = 0,063$$

4. Индекс развитости населения агломерации. Рассчитывается по следующей формуле:

$$K_{\text{разв.}} = P \times M \times m, \quad (3)$$

где P — численность населения агломерации (млн чел.);

M — количество городов в городской агломерации;

m — доля численности населения городов в численности населения агломерации.

Для того чтобы система населенных пунктов считалась агломерацией коэффициент развитости агломерации ($K_{\text{разв.}}$) должен иметь значение больше 1.

Городская агломерация, исходя из значения коэффициента развитости, определяется следующим образом:

— более 50 считается наиболее развитым;

— от 10 до 50 считается сильно развитым;

— от 5 до 10 считается развитым;

— от 2,5 до 5 считается слаборазвитым;

— менее 2,5 считается наименее развитым [16];

— городские агломерации, которые не отвечают ни одному из критериев считаются потенциальными.

По Алматинской агломерации:

$$\begin{aligned} K_{\text{разв.}} &= P \times M \times m = \\ &= 3,18 \times 5 \times 0,671 = 10,65 \end{aligned}$$

Как мы видим, Алматинская агломерация относится к категории сильно развитых агломераций.

1. Темпы развития агломерации, измеряющиеся с показателями среднегодовых темпов роста населения с периодом последних 5 лет. По темпу роста агломерации делятся на нединамичные (в котором среднегодовые темпы роста городских жителей ниже 1 %), слабодинамичные (1–2 %), среднединамичные (2–4 %), высокодинамичные (4–5 %) и осободинамичные (более 5 %).

Таблица №4. Динамика численности по частям агломерации, в период 2016-2020 гг.

Наименование поселений	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Районы города</i>					
Алатауский	224 900	244 300	260 400	280 600	291 600
Алмалинский	215 400	216 100	215 800	217 300	219 500
Ауэзовский	286 400	289 400	295 600	303 100	306 000
Бостандыкский	331 700	336 900	343 600	350 600	354 500
Жетысуский	161 100	163 100	166 000	170 100	171 100
Медеуский	200 700	205 400	209 800	213 600	216 300
Наурызбайский	107 600	118 000	128 200	141 200	147 100
Турксибский	223 500	228 700	235 300	240 300	242 800
город Алматы	1 751 300	1 802 000	1 854 000	1 916 800	1 955 004
<i>Районы области</i>					
Карасайский	252 100	264 250	270 673	276 032	276 032
Талгарский	187 700	191 948	196 567	203 883	203 883
Енбекшиказахский	294 400	298 504	300 427	299 613	299 613
Илийский	192 700	203 000	209 200	217 900	217 887
Жамбылский	158 800	163 400	166 300	169 400	169 391
Капшагайская городская агломерация	60 950	61 650	61 805	60 904	60 855
Всего по районам области	1 146 600	1 182 002	1 204 767	1 228 628	1 227 706
Итого по агломерации	2 897 900	2 984 002	3 058 767	3 145 428	3 182 710

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

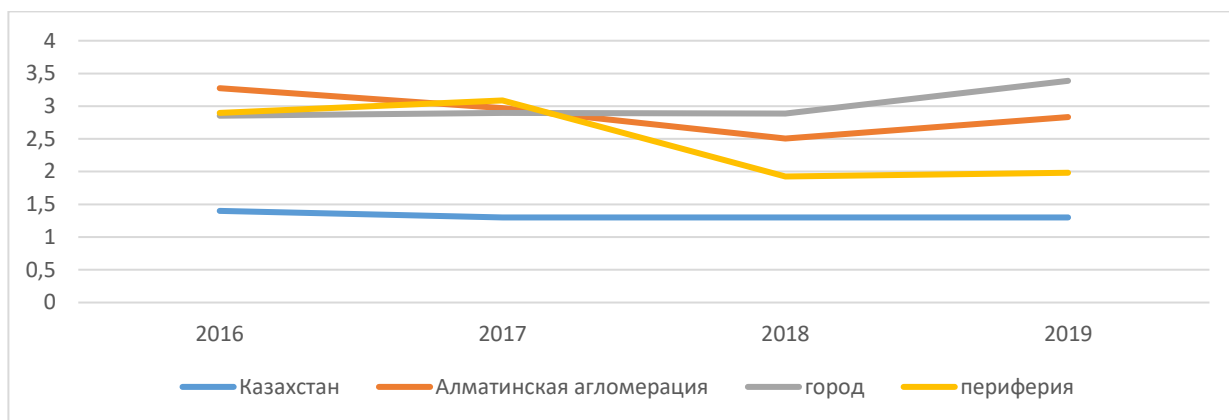


Рис. 13. Динамика темпа роста населения в отдельных частях агломерации и стране
(Примечание: разработано автором на основе источника [8])

Согласно вышеизложенным данным Алматинская агломерация является средне динамичным, так как численность растет в среднем на 2,8% в год. Население в агломерации увеличивается в среднем на 1,5% быстрее, чем в стране. В том числе, в ядре растет быстрее, чем в периферии в среднем на 0,5%.

SWOT-анализ

Таблица 5. SWOT-таблица по второму этапу

<p>Сильные стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> - хороший показатель по людности - сильно развитая агломерация (по индексу развитости населения агломерации) - среднединамичный темп развития 	<p>Слабые стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> - низкий уровень коэффициента агломеративности - низкий уровень индекса агломеративности
<p>Возможности</p> <ul style="list-style-type: none"> - дальнейшее увеличение численности населения - развитие городов-спутников для формирования полицентричности - развитие агломерации до наиболее развитого - увеличение темпа роста до высокодинамичного или осободинамичного 	<p>Угрозы</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитие транспортной инфраструктуры только города-ядра - увеличение разрыва по численности населения между городом ядром и спутниками - уменьшение количества городов-спутников - уменьшение темпа роста за счет уменьшения миграции*

(Примечание: разработано автором)

Как выше упоминалось агломерация имеет положительные показатели по **людности и темпу роста населения**

Плотность населения агломерации составляет 338,6 чел./км², являющаяся самой высокой среди агломераций страны.

Плотность населения агломерации присуще ко всем агломерациям мира (моноцентричных) уменьшается по мере увеличения расстояния от города-ядра. Это можно увидеть по следующему рисунку:



Рис. 14. Плотность населения агломерации по отдельным частям (Примечание: разработано автором на основе источника [8])

Численность населения Алматинской агломерации растет с каждым годом. Так, в 2025 году на территории агломерации ожидается, что численность населения достигнет 3 млн 235 тыс. чел. Также, в урбанизированной местности – 2 млн 339 тыс. чел., в сельской – 894,7 тыс. чел.

Согласно прогнозам к 2035 году численность населения Алматинской агломерации по сравнению с настоящим моментом увеличится на 35,65% или на 991,8 тысячи человек и достигнет 3 млн. 775 тыс. чел.

К 2050 году численность жителей в пределах агломерации Алматы достигнет 4 млн 530 тыс. человек или 24,5% населения всего Казахстана. В том числе, в городской местности 3 млн 351 тыс. чел., а сельской – 1 млн 178 тыс. чел. Уровень урбанизации в агломерации будет в пределах 74%. Доля сельских жителей 26%.

При этом коэффициент развитости населения будет на уровне высокодинамичного или осободинамичного.

Но есть угроза замедления темпа роста численности населения. На это в будущем может оказать воздействие развитие других агломераций страны и соседних стран (Нур-Султан, Шымкент, Бишкек, Ташкент).

Низкий уровень коэффициента агломеративности

Коэффициент агломеративности по агломерации составляет 0,035 гор. /км, что ниже, чем в других похожих агломерациях мира. Данный показатель тесно

связан с расстоянием и временем пути между городами агломерации. В нынешнее время существует угроза отставания городов-спутников от города-ядра, то есть нет альтернативного транспорта автобусам (не считая внутреннюю транспортную систему Алматы), при этом из-за нерационального составления автобусных маршрутов люди в основном передвигаются на личных автомобилях, данный факт способствует росту больших пробок.

В данное время в городе существуют 137 автобусных и 8 троллейбусных маршрутов. В том числе, 70 автобусных маршрутов связывают город-ядро с периферийными районами. В городе зарегистрировано около 500 тысяч автомобилей, также ежедневно порядка 200 тысяч автомобилей въезжают в город, что способствует образованию километровых пробок в час пик [17].

Расстояние между спутниками и городом-ядром относительно небольшое, по сравнению с расстоянием между самими городами-спутниками. В связи с этим угрозу можно сделать возможностью, а именно усилить развитие полицентричности агломерации. Для этого необходимо развитие транспортной системы в виде реализации проектов, в виде городского и пригородного скоростного пассажирского легкорельсового транспорта (LRT), пригородных поездов (электричек), скоростных автобусных перевозок (BRT), которые будут способствовать уменьшению времени в пути, в том числе расширению границ и развития в целом агломерации.

Также, грузопотоки по агломерации и региону должны увеличиться после окончания строительства Большой Алматинской Кольцевой Автомобильной Дороги (БАКАД) и железной дороги, которая будет проведена между населенными пунктами Жетыген и Казыбек бек.

Низкий уровень индекса агломеративности

Индекс агломеративности тесно связан с численностью населения, проживающего в городах-спутниках. В данное время в городах-спутниках проживают всего лишь 5,7% жителей всей агломерации. Люди мигрируют в основном в город-ядро и близлежащие к нему территории. Есть угроза того, что при таком темпе удельный вес спутников уменьшится еще больше.

Таблица №6. Численность населения отдельных частей агломерации

Части агломерации	Численность населения	Доля от общей численности(%)
Общее городское население	2 135 227	67,1
Город-ядро	1 955 004	61,4
Города-спутники	180 223	5,7
Сельское население	1 047 483	32,9
Всего	3 182 710	100

(Примечание: разработано автором на основе источника [8])

Таблица №7. Численность населения городов

Города	Численность населения	Роль в агломерации	Расстояние от города-ядра
Алматы	1 955 004	город-ядро	-
Каскелен	63 007	город-спутник	10 км
Талгар	41 947	город-спутник	25 км
Есик	31 001	город-спутник	53 км
Капшагай	44 268	город-спутник	56 км
Всего	2 135 227		

(Примечание: разработано автором на основе источника [8])

В связи с этим необходимо рассмотреть развитие в городах-спутниках жилищного фонда, малого и среднего предпринимательства, продовольственных предприятий, промышленности и т.д.

Сильно развитая агломерация (по индексу развитости населения агломерации)

Как выше указано по индексу развитости населения Алматинская агломерация является сильно развитой. В целом индекс развитости взаимосвязан с количеством городов агломерации. В данное время реализуется проект по строительству новых 4 городов-спутников G4, имеющие каждый свою специфику. Данные города могли бы существенно снизить нагрузку на город-ядро, и дать новый скачок в социально-экономическом развитии, что способствовало бы повышению индекса развитости населения агломерации (имея индекс более 50). Однако, данный проект осуществляется уже порядка десяти лет, но особых эффектов развития не наблюдается. Есть угроза того, что данный проект будет приостановлен насовсем.

Для дальнейшего развития Алматинской агломерации необходимо акцентировать внимание не только на городе-ядре и G4, но и в полноценных городах-спутниках. То есть развивать промышленные, сельскохозяйственные, пищевые предприятия, малое и среднее предпринимательство, транспортную инфраструктуру, жилищный фонд, туризм.

Третий этап. Анализ социально-экономического развития (СЭР)

Для проведения анализа по СЭР необходимо выделить базовые показатели, по которым будет проведено сравнение.

Таблица №8. Показатели социально-экономического развития Алматинской агломерации за последние 5 лет

Показатель	Алматы	Периферия	Агломерация	Отношение показателей города к периферии
Объем промышленной продукции на 1 чел., млн тенге.	0,47	0,53	0,49	0,89
Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата, тенге	224158	141299	182728,5	1,59
Коэффициент миграционного прироста на 1000 чел.	18,83	3,97	12,98	4,74
Продукция сельского хозяйства, на 1000 чел., млн тенге.	2,94	274,83	110,08	0,01
Ввод жилья на 1 чел., м ²	1,02	0,61	0,86	1,68
Оборот розничной торговли на 1 человек, млн. тенге	1,41	0,22	0,94	6,36
Инвестиции в основной капитал населенного пункта на 1000 человек, млрд тенге	0,37	0,27	0,33	1,33
Стоимость основных фондов на 1000 чел., млрд тенге	17,43	0,92	10,93	18,87

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

По вышеуказанной таблице видно, что город-ядро опережает периферию по ряду показателей:

- номинальная начисленная среднемесячная заработная плата – в 1,59 раз;
- коэффициент прироста мигрантов на 1000 человек – в 4,74 раз;
- ввод жилья на 1 чел., м² – в 1,68 раз;
- оборот розничной торговли на 1 человек, млн тенге – в 6,36 раз;
- инвестиции в основной капитал на 1000 человек, млрд тенге – в 1,33 раз;
- стоимость основных фондов на 1000 чел., млрд тенге – в 18,87 раз.

Также, город-ядро отстает от периферии по производству продукции сельского хозяйства на 1000 человек – в 93,47 раз, объемам промышленной продукции – 1,12 раза.

Анализируя динамику показателей, наблюдается следующая ситуация:

1) Среднемесячная заработная плата в разных частях агломерации по данным 2019 года варьируется в пределах 120-282 тыс. тенге, что в свою

очередь создает социальное неравенство, уменьшаясь с увеличением расстояния с центра агломерации.

Таблица №9. Среднемесячная заработная плата по разным частям агломерации

Наименование района	Среднемесячная зарплата, тыс. тенге				
	2016	2017	2018	2019	2020
Районы города					
Алатауский	132 533	135 320	137 918	155 925	176 871
Алмалинский	173 013	189 742	196 396	223 090	238 912
Ауэзовский	127 338	135 927	152 662	180 798	192 921
Бостандыкский	201 042	222 400	226 333	245 703	257 826
Жетысуский	129 155	135 358	152 694	166 101	162 644
Медеуский	235 564	243 078	254 679	282 507	303 403
Наурызбайский	120 653	127 947	126 864	143 424	180 733
Түрксибский	157 909	160 684	179 287	198 679	214 048
<i>город Алматы</i>	<i>178 678</i>	<i>190 875</i>	<i>200 919</i>	<i>224 158</i>	<i>238 752</i>
Районы области					
Карасайский	128 633	134 537	134 373	150 490	-
Талгарский	103 650	109 524	114 165	137 670	-
Енбекшиказахский	91 240	98 658	101 486	120 817	-
Илийский	134 963	149 189	161 877	186 041	-
Жамбылский	89 401	91 844	95 421	120 036	-
Капшагайская г.а.	101 783	106 611	117 574	132 747	-
<i>Средняя по районам области</i>	108 278	115 060	120 890	141 299	-
Средняя по агломерации	133 093	152 967	160 904	182 728	-

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

В связи с этим, необходимо развитие и открытие новых предприятий в городах-спутниках для увеличения количества и качества занятости.

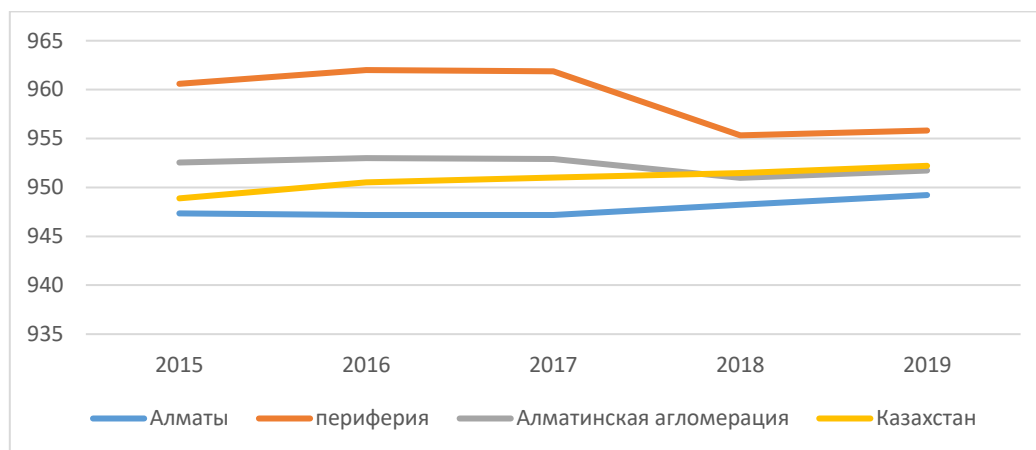


Рис. 15. Занятое население

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

По рисунку можно сделать вывод, что агломерация более привлекательна с точки зрения условий труда, чем в общем в стране.

Следующие показатели, связанные с занятостью, дают возможность проведению более точного анализа:

1. Плотность занятости населения определяется с соотношением

$$\frac{\Sigma_{\text{занят население}}}{S_{\text{территории}}} * 100$$

Как и многие социально-экономические показатели плотность занятости населения уменьшается с увеличением расстояния от города-ядра. Также, важным показателем является демографическая нагрузка, показывающая нагрузку на общество непроизводительным населением.

Средняя демографическая нагрузка к 1000 трудящимся рассчитывается по следующей формуле:

$$k = n_1/n_2 \times 1000$$

где n_1 — численность населения, которая не относится к трудоспособному населению (дети и пенсионеры);

n_2 — численность населения, относящаяся к трудоспособному населению.

$$n_1 = n - n_2$$

где n — общая численность населения

Таблица №10. Трудоспособное население на 1000 чел.

	2015	2016	2017	2018	2019
Алматы	923,4	911,2	918,6	974,0	942,8
периферия	957,2	936,4	968,6	971,4	1003,6
Алматинская агломерация	936,8	921,1	938,1	973,0	966,1
Казахстан	988,1	991,1	1011,3	1012,9	1020,4

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

В итоге, средняя демографическая нагрузка находит следующее значение:

Таблица №11. Средняя демографическая нагрузка

	2015	2016	2017	2018	2019
Алматы	923,7	911,3	918,7	974,0	942,8
периферия	957,3	936,5	968,7	971,5	1003,6
Алматинская агломерация	936,8	921,2	938,2	973,0	966,1
Казахстан	988,2	991,2	1011,4	1013,0	1020,5

Примечание: разработано автором на основе источника [8]



Рис. 16. Динамика средней демографической нагрузки нетрудящихся к 1000 трудящимся
Примечание: разработано автором на основе источника [8]



Рис. 17. Изменение демографической нагрузки, 2016-2019 гг.

Примечание:

Желтый – 2016 год

Зеленый – 2017 год

Оранжевый – 2018 год

Красный – 2019 год

Синий – среднее за 4 года

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

SWOT-анализ

Таблица 12. SWOT-таблица по третьему этапу

Сильные стороны <ul style="list-style-type: none">- Среднемесячная заработная плата одна из самых высоких в стране- Сравнительно не высокая средняя демографическая нагрузка	Слабые стороны <ul style="list-style-type: none">- Среднемесячная зарплата уменьшается от увеличения расстояния от центра- Низкий уровень плотности занятости
Возможности <ul style="list-style-type: none">- Создание условий для повышения зарплаты в периферии- Открытие предприятий и новых рабочих мест, в основном в периферии- Уменьшение средней демографической нагрузки за счет привлечения большего количества трудовых ресурсов	Угрозы <ul style="list-style-type: none">- Увеличение социального неравенства- Увеличение плотности занятости только в городе-ядре- В городе-ядре самая высокая молодежная безработица в стране

(Примечание: разработано автором)

Среднемесячная зарплата и плотность занятости населения

В целом по агломерации среднемесячная зарплата является одной из самых высоких в стране. Однако, она уменьшается с отдалением от центра, что приводит к появлению большего разрыва между центром и периферией. Люди из периферии и других регионов страны стремятся в основном к городу-ядру, нежели чем в периферию. Так как, основная доля предприятий расположена в городе-ядре. В итоге, плотность занятости населения превышает страну – в 415 раз, периферию – 19,7 раз, агломерацию – 8,2 раза. А в целом среднее значение

по агломерации считается низким по сравнению с другими агломерациями мира.



Рис. 18. Плотность занятости населения в агломерации и стране
(Примечание: разработано автором на основе источника [8])

В связи с этим, необходимо уделить внимание не только городу-ядру, но и развитию периферии в части увеличения плотности занятости и создания наукоемких предприятий (таких, как ИТ-технологий, МСБ и другие) для повышения заработной платы.

Средняя демографическая нагрузка в агломерации и ядре ниже, чем в целом в стране, это связано с большим количеством притока молодых мигрантов, в том числе студентов. Средняя демографическая нагрузка взаимосвязана с количеством трудоспособного населения. Однако, в городе Алматы высокая молодежная безработица (15-28 лет) – 6%. Можно предположить, что данная цифра будет еще расти. Так как, численность молодежи (15-28 лет) растет стремительными темпами, это можно заметить по количеству учащихся в школах города Алматы:

Таблица №13. Динамика численности учащихся в школах

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Численность	173,7	175,2	179,2	187,9	209,0	223,7	240,4	254,0	268,0	286,7

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

В том числе, в городе учатся более 200 тыс. студентов колледжей и ВУЗов. Конечно, важно увеличение средней демографической нагрузки, но этот показатель не учитывает уровень безработицы. В связи с этим, необходимо пересмотреть программу по обеспечению занятости населения.

Миграция и ввод жилья.

Ввод жилья на 1 чел., м² превышает периферию в 1,68 раз. Город Алматы занимает второе место по объему введенных в эксплуатацию жилья.

Таблица №14. Ввод жилья по агломерации за последние 4 года

Часть агломерации	тыс. м ²	Доля, %
Ядро	7 874,1	74,9
Периферия	2 629,0	25,1
Всего	10 503,1	100

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

SWOT-анализ

Таблица 15. SWOT-таблица по третьему этапу

<p>Сильные стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> - Большое количество объектов жилищного фонда, которое стремительно увеличивается 	<p>Слабые стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> - В периферии в эксплуатацию в основном вводятся частные дома - Агломерация обладает одной из самой дорогой недвижимостью в стране
<p>Возможности</p> <ul style="list-style-type: none"> - Строительство жилья в городах-спутниках - Создание условий для заселения мигрантов в городах-спутниках. 	<p>Угрозы</p> <ul style="list-style-type: none"> - Не полное завершение проектов, пассивное участие области - Увеличение плотности занятости только в городе-ядре

Примечание: разработано автором

Площадь вводимых жилых зданий в периферии в 3,5-4 раза ниже, чем в городе-ядре. Это при том, что ввод жилья происходит, в основном, в частном секторе и в прилегающих к городу-ядру территориях. При этом, площадь вводимого жилья в городах-спутниках невысока по сравнению с прилегающими территориями. Это еще раз доказывает о необходимости развития в агломерации полицентричности. То есть, необходимо сделать города-спутники привлекательней, увеличивая качество и площадь вводимых жилых зданий.

Согласно Межрегиональному плану развития Алматинской агломерации до 2030 года рассматривается строительство жилищного фонда в четырех городах-спутниках «G4 City». Для этого будет подведены инженерные сети для ЖК. Планируется по программе кредитного жилья ввести около 1 млн. м² площади, это 15 000 квартир в 256 домах [14]. Необходимо отметить, что данные города в будущем будут способствовать снижению нагрузки жилищного фонда города и развитию всех секторов экономики. Тем не менее, не стоит забывать, что в Алматинской агломерации расположены 4 полноценных городов, которые при принятии правильных управленческих

решений и финансировании будут способствовать в дальнейшем развитии полицентричности агломерации.

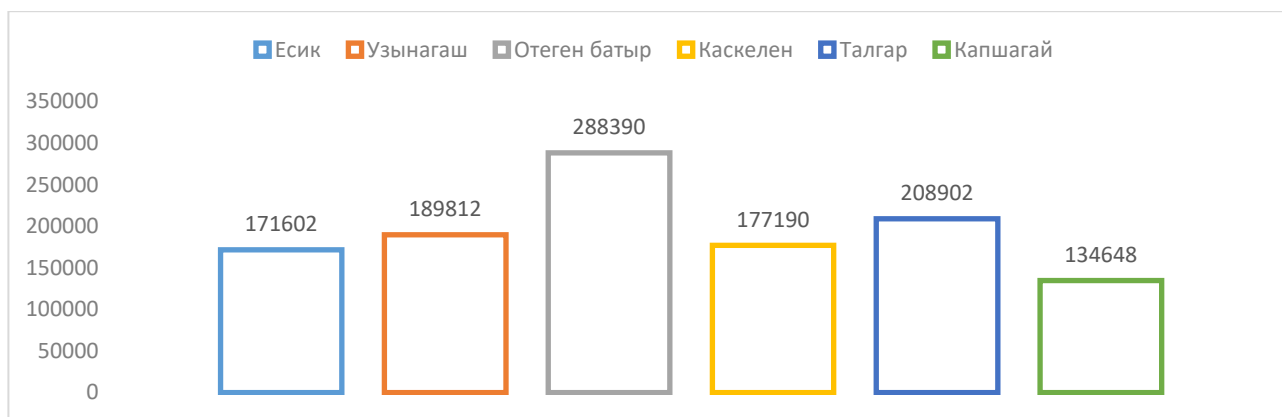


Рис. 19. Стоимость 1 м² жилья в спутниках Алматинской агломерации
Примечание: разработано автором на основе источника [19]

Согласно сравнительной таблице показателей социально-экономического развития город опережает периферию по коэффициенту миграционного прироста на 1000 человек – в 4,74 раз.

Это связано с притягиванием ядра все большего населения, в том числе жителей периферийных территорий. За последние 10 лет в город переселились 222 824 человек, в периферию 74 370 человек.

Таблица №16. Сальдо миграции, 2015-2019 гг.

Населенный пункт	2015	2016	2017	2018	2019
Алматы	40742	27632	30197	31082	40098
Периферия	200	14800	12100	-2400	-1800
Агломерация	40942	42432	42297	28682	38298

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

Население из отдаленных частей агломерации стремится к центру. Важно отметить, что хорошие экономические условия в пределах агломерации и миграционная активность являются причиной повышенного спроса на жилье, который приводит к повышению стоимости ввиду ограниченности предложений.

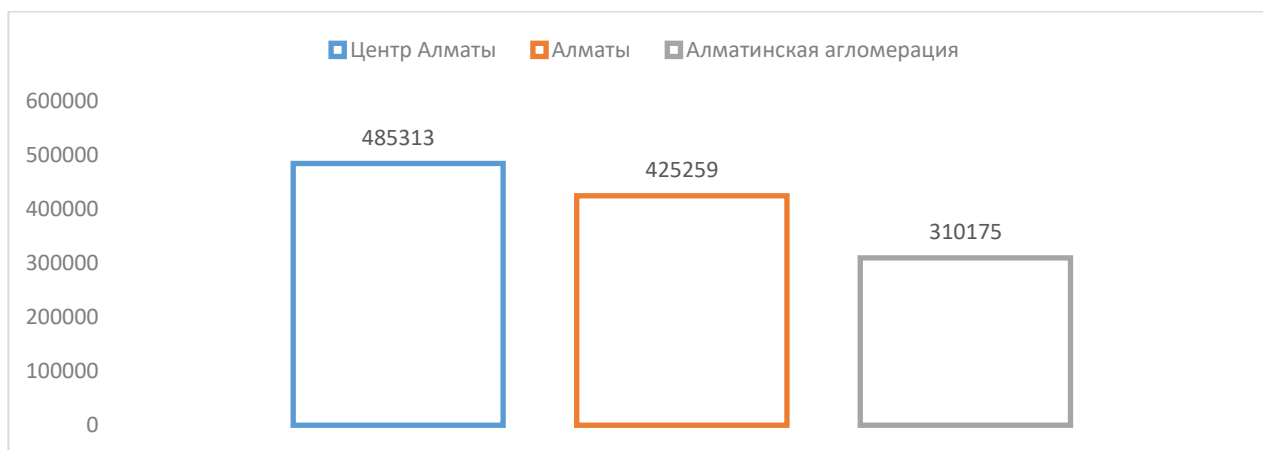


Рис. 20. Средняя стоимость жилья в разных частях агломерации (на основе источника [19]).

Примечание: разработано автором на основе источника [8]

3) Алматы опережает периферию в обороте розничной торговли на 1 человека/млн тенге – в 6,36 раз. Это естественное явление, так как на территории города расположены основные объекты торговли не только агломерации, но и страны. Такие, как, Барахолка (самая большая сеть базаров) и 138 средних и больших объектов торговли. В целом, около 60% экономики города приходится на торговлю и услуги. В связи с этим, необходимо развивать торговлю и в городах-спутниках агломерации.

4) Город превышает периферию по инвестициям в основной капитал на 1000 человек/млрд тенге – в 1,33 раз, это в свою очередь увеличивает разрыв в развитии.

Таблица № 17. Инвестиции в основной капитал и на душу населения агломерации

Наименование региона	2017 год		2018 год		2019 год		2020 года	
	Инвестиции в основной капитал, тыс. тенге	Инвестиции в основной капитал на душу населения, тыс. тенге	Инвестиции в основной капитал, тыс. тенге	Инвестиции в основной капитал на душу населения, тыс. тенге	Инвестиции в основной капитал, тыс. тенге	Инвестиции в основной капитал на душу населения, тыс. тенге	Инвестиции в основной капитал, тыс. тенге	Инвестиции в основной капитал на душу населения, тыс. тенге
Алатауский	59 922 614	24 5,3	86 389 716	33 1,8	10 1 924 175	36 3,2	84 499 168	28 9,8
Алмалинский	10 3 337 347	47 8,2	92 541 998	42 8,8	10 2 948 572	47 3,8	61 496 986	28 0,2
Ауэзовский	62 913 636	21 7,4	67 732 984	22 9,1	66 623 445	21 9,8	41 659 815	13 6,1
Бостандыкский	15 7 486 955	46 7,5	18 5 171 678	53 8,9	20 4 058 473	58 2,0	12 2 708 168	34 6,1
Жетысуский	44 135 251	27 0,6	45 605 590	27 4,7	48 778 868	28 6,8	28 000 706	16 3,7
Медеуский	12 3 966 264	60 3,5	16 1 946 100	77 1,9	18 2 884 076	85 6,2	78 798 921	36 4,3
Наурызбайский	29 560 220	25 0,5	40 808 553	31 8,3	45 642 215	32 3,2	57 134 866	38 8,4

Турксибский	58 600 588	25 6,2	51 364 247	21 8,3	68 113 812	28 3,5	44 244 409	18 2,2
г. Алматы	63 9 922 875	35 5,1	73 1 560 866	39 4,4	82 0 973 636	42 8,3	51 8 543 039	26 6,1
По районам области								
Енбекшиказахский	36 458 915	12 2,1	38 999 462	12 9,8	38 356 204	12 8,0	15 754 962	52, 6
Жамбылский	22 976 046	14 0,6	29 569 793	17 7,8	31 331 982	18 5,0	14 610 973	86, 3
Карасайский	11 2 033 575	42 4,0	11 8 609 361	43 8,2	12 3 997 320	44 9,2	62 267 547	22 5,6
Талгарский	59 872 584	31 1,9	63 762 674	32 4,4	67 584 488	33 1,5	43 640 580	21 4,0
Илийский	61 236 059	30 1,7	69 429 341	33 1,9	80 084 782	36 7,5	49 091 851	22 5,3
Капшагайская г.а.	22 606 000	37 1,2	24 759 100	40 1,9	28 508 100	46 1,3	34 667 600	56 9,2
Всего по районам области	31 5 183 174	27 8,6	34 5 129 726	30 0,6	32 9 862 872	32 0,4	22 0 033 512	22 8,8
Итого по агломерации	95 5 106 049	31 6,8	10 76 690 592	34 7,5	11 50 836 508	37 4,3	73 8 576 551	24 7,4

(Примечание: разработано автором на основе источника [8])

SWOT-анализ

Таблица 18. SWOT-таблица по третьему этапу

<p>Сильные стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> - город сотрудничает с финансовыми институтами международного уровня - создание специальных экономических зон для привлечения инвестиций 	<p>Слабые стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> - замедленный рост экономики и снижение инвестиционной активности; - применение в недостаточном уровне механизмов государственно-частного партнерства в управлении городом;
<p>Возможности</p> <ul style="list-style-type: none"> - привлечение большего количества иностранных инвестиций; - создание нового регионального центра инновационного предпринимательства и прикладной науки. 	<p>Угрозы</p> <ul style="list-style-type: none"> - зависимость предприятий города и агломерации от привлеченных инвестиций, технологий и человеческих ресурсов;

(Примечание: разработано автором)

Анализируя вышеприведенные данные об инвестициях в основной капитал, а также инвестиции на душу жителей за 4 года периферийных районов необходимо отметить, что оба показателя находятся в пределах одного уровня, это свидетельствует о процессе «застоя» в экономике региона, вместе с тем следует учесть, что развитие Алматинской агломерации в целом невозможно лишь на основе развития города Алматы как ядра агломерации.

Что касается города Алматы, то здесь отчетливо виден рост как инвестиций в основной капитал, так и инвестиций на душу населения, что свидетельствует о росте экономике, росте привлекательности, а также об усилении города в роли ядра Алматинской агломерации.

Это можно увидеть и по общей сумме инвестиции за последние 4 года:

Таблица №19. Инвестиции в основной капитал по частям агломерации за последние 4 года

Часть агломерации	Сумма, тыс. тенге	На душу населения, тенге/чел	Доля, %
Ядро	2 711 000 416	360,9	69,1
Периферия	1 210 209 284	282,1	30,9
Всего	3 921 209 700	321,5	100

(Примечание: разработано автором на основе источника [8])

Одним из основных проблем привлечения инвестиций с точки зрения развития агломерации является тот факт, что для инвесторов привлекательность города выше периферии, что говорит о доминации города в пределах агломерации.

Как выше изложено, необходимо развивать полицентричность, что в свою очередь позволит привлекать львиную долю инвестиции не только в город, но и в другие районы.

5) Стоимость основных фондов – это стоимость средств труда, неоднократно участвующие в производственном процессе, их стоимость переносится на производимую продукцию. Алматы по стоимости основных фондов на 1000 чел., млрд тенге превышает периферию в 18,87 раз. Это в свою очередь доказывает, что производительность труда больше, чем не только в области, но и в стране. Но здесь необходимо отметить, что даже при таком раскладе периферия опережает город по объему сельскохозяйственной продукции на 1000 человек – в 93,46 раз, объему промышленной продукции – 1,12 раза. Данное явление можно объяснить следующими фактами:

- во-первых, как выше упоминалось основная часть экономики сконцентрирована в торговле и услугах (около 60%), в промышленности всего 4,8%;

- во-вторых, в периферии расположен продовольственный пояс, который обеспечивает город и область сельскохозяйственными продуктами и продуктами питания.

Четвертый этап. Опрос жителей Алматинской агломерации

Опрос был проведен среди населения в возрасте 18-45 лет. В нем приняли участие 110 человек.

Из них:

- проживают в городе 77 человек, в периферии 33 человек;
- 88,2% участников опроса работают в городе, 7,8% в области 4% работают и в городе, и в области;
- около 96% думают, что жилье в агломерации дорогое;
- 62 респондентов не могут себе позволить жилье, 37 могут купить в городе, 11 в области;
- считают, что легко найти работу в городе-ядре 72,5%, тяжело найти работу 27,5%;
- считают, что легко найти работу в городах-спутниках 70,5%, тяжело найти 29,5%;
- в пути тратят: 15 человек – 30 мин, 21 человек – 30-45 мин, 28 человек – 45-60 мин, 28 человек – больше 1 часа, 18 человек – больше 2 часов;
- удовлетворены состоянием общественного транспорта – 82 человек, не удовлетворены – 28 человек;
- довольны своей зарплатой – 50,9%, не довольны – 49,1%;
- 88,2% респондентов считают, когда выезжаешь за городом инфраструктура ухудшается;
- как часто люди выезжают в область: 19 человек – несколько раз в год, 29 человек – 2 раза в месяц, 25 человек – 1 раз в месяц, 13 человек – 1 раз в неделю, 9 человек – несколько раз в неделю, живут в области – 15.

Результаты опроса доказывают правильность проведенных выше анализов.

Таблица №20. Анализ и сравнение результатов опроса и других этапов

№	Результаты анализов второго и третьего этапа	Результаты четвертого этапа
1	Агломерация является моноцентричной с ярко выраженной маятниковой миграцией	- 88,2% респондентов работают в городе-ядре, с города выезжают 19 человек – несколько раз в год, 29 человек – 2 раза в месяц, 25 человек – 1 раз в месяц, 13 человек – 1 раз в неделю, 9 человек – несколько раз в неделю, живут в области – 15.
2	Среднемесячная заработная плата уменьшается по мере отдаления с центра города	Всего лишь 50,9% удовлетворены заработной платой
2	Основное занятое население сконцентрировано в городе-ядре	Более 70% считают, что легко найти работу
3	Жилье является одним из дорогих в стране	96% думают, что жилье дорогое, в том числе 62 не могут себе позволить жилье

4	Необходимо развитие транспортной системы, люди в среднем тратят 67 минут на перемещение между городами.	54,9% человек удовлетворены состоянием общественного транспорта, 45,1% не удовлетворены. 66,7% участников тратят в пути больше 45 мин, 33,3% меньше 45 мин
5	На развитие города-ядра уделяется больше внимание	88,2% респондентов считают, что инфраструктура ухудшается при выезде в область

(Примечание: разработано автором)



Рис. 21. SWOT-анализ по результатам исследования агломерации
(Примечание: разработано автором)

Проблемы агломерации:

- Диспропорциональное развитие населенных пунктов и отдельных территорий агломерации;

- Согласно исследованиям в ближайшем будущем растают все ледники, питающие реки Алматинской области и формирующие почти все запасы питьевой воды. На резкую деградацию ледников Казахстана неоднократно указывало соответствующее подразделение правительства страны – институт географии Республики Казахстан. Такое развитие событий приведет к резкому дефициту, а может быть, и к утрате традиционных источников водоснабжения Алматинского региона;

- Основной проблемой препятствующей развитию транспортной системы в пределах Алматинской агломерации является отсутствие современных систем альтернативного к автобусам транспорта, которые обладают большой провозной способностью;

- Антропогенную нагрузку на экологию Алматинской агломерации оказывает выброс вредных газообразований в атмосферу, а именно от автомобилей и промышленных предприятий, также накопление твердых бытовых отходов (ТБО) и производственных отходов. Город занимает высокие позиции в рейтингах по загрязненности воздуха (экологической опасности) [24];

- В пределах территории Алматинской агломерации нет оборудованных полигонов для твердых бытовых отходов (ТБО), а имеющиеся в основном несанкционированные свалки. ТБО являются источником загрязнения экологии города и агломерации, которые вызывают распространение большого количества вредных веществ. Тем не менее главная часть вредных и опасных выбросов приходится на автомобили. Также необходимо отметить, что в городе выбросы данного типа источников образуют около 65 % от общей массы [20, 21].

Для перспективного развития необходимо:

- обеспечить устойчивое развитие Алматинской агломерации, учитывая потребности населения;

- повысить благосостояние жителей с помощью формирования системы, которая будет единой в сферах сервиса и социального обеспечения;

- систематизировать экономический потенциал города Алматы и развития агломерации;

- снизить переуплотнение города-ядра с помощью смещения или переноса центров тяготения в города-спутники и периферию;

- улучшить экологическую ситуацию;

- эффективно использовать земельные, природные ресурсы;

- повысить человеческий капитал с помощью установления конкретных направлений экономического развития агломерации.

-

Сравнение и выявление проблем города-ядра

Сравнение по важности для жителей города

Одним из основных направлений урбанизации является увеличение качества жизни жителей. Для этого проведен SWOT-анализ по уровню качества жизни города Алматы сравнивая со столицей.

Таблица 21. SWOT-анализ по городу (по сравнению со столицей)

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Является крупнейшим мегаполисом республики</p> <p>Центр образования и науки: расположены большинство образовательных и научных учреждений</p> <p>Сравнительно мягкий климат</p> <p>Уникальная, красивая природа</p> <p>Множество зон отдыха</p> <p>Крупнейший центр торговли: множество рынков и базаров</p> <p>Крупнейший центр трудовых ресурсов</p> <p>Сравнительно низкая стоимость продуктов</p> <p>Сравнительно систематизированный и развитый общественный транспорт</p>	<p>Загрязнение окружающей среды (в основном воздуха)</p> <p>Сравнительно низкая среднемесячная номинальная зарплата</p> <p>Нет единой справочной службы, как iКОМЕК в столице</p> <p>Затор в час-пик</p>
Возможности	Угрозы
<p>Дальнейшее развитие сети метро и другого альтернативного транспорта</p> <p>Возможность стать региональным мегаполисом международного уровня</p> <p>Повышение уровня жизни</p>	<p>Утрата статуса финансового центра из-за переноса Национального банка</p> <p>Отток высококвалифицированных специалистов за рубеж</p> <p>Ухудшение экологической ситуации до критической точки</p>

	Неуправляемая урбанизация, которая будет способствовать появлению трущоб
--	--

Примечание: разработано автором

В следующей таблице указаны различия двух городов с точки зрения основных показателей для жизни жителей

Таблица 22. Различия по важности для жителей двух городов

Показатели	Алматы	Нур-Султан
Статус	Бывшая столица, крупнейший мегаполис	Столица, является основным конкурентом в стране. Так как, для жителей жизнь в столице считается престижной
Количество жителей	1 955 004 человек	1 192 400 человек
Среднемесячная номинальная зарплата	225 358 тенге	308 135 тенге
Среднедушевые номинальные доходы населения	163 845 тенге	161 531 тенге
Жилищно-коммунальное хозяйство	Центральная газификация, Высокое качество воды Отсутствие единой справочной службы	Газификация проводится низкое качество воды ИКОМЕК
Торговля	Барахолка – крупная сеть рынков. Близкое расположение соседних стран (Китай, Кыргызстан).	Наличие рынков средних размеров, сравнительно низкое предложение товаров и высокая стоимость.
Стоимость продуктов	1 кг говядины – 2169 тенге	1 кг говядины – 2113 тенге

	<p>Молоко – 210 тенге</p> <p>1 кг муки – 211 тенге</p> <p>Яйца – 367 за 10 штук</p> <p>1 кг хлеб – 146 тенге</p>	<p>Молоко – 230 тенге</p> <p>Яйца – 351 за 10 штук</p> <p>1 кг муки – 197 тенге</p> <p>1 кг хлеб – 150 тенге</p>
Транспорт	<p>Наличие метро, ТРАСЕКА</p> <p>Стоимость проезда в общественном транспорте – 80 тенге (без абонеента – 150 тенге)</p>	<p>Приостановка строительства ЛРТ</p> <p>Стоимость проезда в общественном транспорте – 90 тенге (без абонеента – 180 тенге)</p>
По индексу человеческого развития	<i>По обеспеченности образовательными учреждениями</i>	
	<p>55 вузов,</p> <p>245 учреждения школьного образования</p> <p>528 дошкольных организаций</p> <p>82 колледжа</p>	<p>18 вузов</p> <p>100 учреждений школьного образования</p> <p>190 дошкольных организаций</p> <p>43 колледжа</p>
	<i>Продолжительность жизни</i>	
	76,01 лет	76,21 лет
	<i>Среднедушевые номинальные доходы</i>	
	163 845 тенге	137 143 тенге
	Средняя стоимость 1 м² жилья	<i>Квартиры</i>
385 989 тенге		329 320 тенге
<i>Вторичный рынок</i>		
370 320 тенге		331 688 тенге
<i>Новостройки</i>		

	438 931 тенге	311 496 тенге
Здравоохранение	Наличие региональных и областных мед. центров	Наличие национально-республиканских мед. центров
Экология	530 тыс. зарегистрированного транспорта, 95-е место среди экологически опасных городов в мировом рейтинге	285 тыс. зарегистрированного транспорта, 178-е место среди экологически опасных городов в мировом рейтинге
Демография	К 2030 году прогнозируется рост населения до 3-3,5 млн человек	К 2030 году прогнозируется рост населения до 2 млн человек

Примечание: разработано автором на основе источников [8,20,23,24,25]

Сравнение по важности для инвесторов и предпринимателей

Развитие предпринимательства и привлечение инвесторов является одним из важнейших факторов в развитии урбанизации. Так как, это даст возможность уменьшения нагрузки на бюджет, в том числе будет способствовать развитию ГЧП. Главными конкурентами города по привлечению инвестиции и развития предпринимательства являются большие города соседних стран, это Ташкент и Бишкек.

Таблица 23. SWOT-анализ по города (по сравнению с большими городами соседних стран)

Сильные стороны	Слабые стороны
Наличие индустриальных зон	Имеется крупный конкурент в сфере торговли – Дордой
Крупнейший рынок труда	Сравнительно дорогая рабочая сила
Крупнейшая аудитория потребления	Сравнительно высокая цена за электроэнергию и холодной воды
Город расположен вдоль международных автодорог	
Стабильная политическая ситуация	
Крупный финансовый центр в Казахстане	
Программа ГЧП	

Возможности	Угрозы
<p>Развитие всех секторов экономики</p> <p>Создание центра (городка, как Силиконовая долина) в котором будет сконцентрированы высококвалифицированная рабочая сила</p> <p>Дальнейшее развитие крупного в транспортно-логистического хаба в регионе</p> <p>Создание новых предприятий с помощью ГЧП</p> <p>Дальнейшее развитие сферы туризма до мирового уровня</p>	<p>Уменьшение поступления инвестиции из-за повышения конкурентоспособности других городов</p> <p>Неправильное планирование и управление</p> <p>Уменьшение миграционного потока, формирующий в основном дешевую рабочую силу</p>

Примечание: разработано автором

Таблица 24. Сравнение крупных центральноазиатских городов по показателям являющиеся важным для предпринимателей и инвесторов

Показатели	Алматы	Бишкек	Ташкент
Статус города	Бывшая столица, крупнейший мегаполис страны в регионе	Столица, крупнейший мегаполис	Столица, крупнейший мегаполис
Количество жителей	1 955 004 чел.	1 027 200 чел.	2 522 800 чел.
Стоимость коммунальных услуг	электроэнергия – 18,32 тенге/кВт*час газ – 29,36 тенге за 1 м ³ холодная вода – 152,73 за 1 м ³ тепло – 5692,96 тенге/Гкал	электроэнергия – 12,11 тенге/кВт*час газ – 97,35 тенге за 1 м ³ холодная вода – 71,5 за 1 м ³ тепло – 6241,18 тенге/Гкал	электроэнергия – 6,01 тенге/кВт*час газ – 15,49 тенге за 1 м ³ холодная вода – 42,45 за 1 м ³ тепло – 72,23 тенге за 1 м ²
Минимальная зарплата в городах	42 500 тенге	6 600 тенге дешевая рабочая сила	9089 тенге
Высшие учебные заведения	В городе находится более	В городе находится 44 ВУЗа, которые	В городе находится 30 ВУЗов, которые

	50 ВУЗов, которые готовят высококвалифицированных специалистов во всех отраслях	подготавливают высококвалифицированных специалистов во всех отраслях	подготавливают высококвалифицированных специалистов
Налогообложение	Объявлен мораторий на малый бизнес от уплаты налогов (ИПН) на 3 года.	Предприниматели освобождены от следующих налогов: - налог на с продаж - налог на прибыль земельный налог - налог на недвижимость Объявлен мораторий на 2 года по не проведению проверок.	Снижен налог на прибыль с 14% до 12 %
Сфера торговли	Барахолка – крупная сеть рынков в стране. Торговые площадки: Китай, Кыргызстан	Дордой – самый большой рынок в регионе с площадью более 100 га. Торговые площадки: Китай, Казахстан	Рынки Тезиковка, Центральный, Чорсу.
Логистика	Крупный транспортный узел страны. Расположен вдоль автомобильных, железнодорожных сетей, связывающих Европу и Азию. Имеет аэропорт международного уровня,	Крупный транспортный узел республики. Имеет международный аэропорт	Крупный транспортный узел связывающий Север и Юг страны и региона. Имеет международный аэропорт

	осуществляющий авиaperезовки по всем направлениям		
По ведению бизнеса	<ul style="list-style-type: none"> информационная система проверок, которая автоматизирована – ЕРСОП Национальная Палата предпринимателей Атамекен Программа выдачи, которая помогает выделением кредитов для ведения малого и среднего бизнеса в Алатауском районе со ставкой 1% в год Наличие программы государственно-частного партнерства 	<p>Институт омбудсмена, являющийся мостом между правительством и предпринимателями страны</p> <p>Палата в сфере торговли и промышленности</p>	Создана Национальная система мониторинга и оценки позиции в международных рейтингах для большего привлечения иностранных инвестиций

(Примечание: разработано автором на основе источников [19,22,23,25,26,27,28,29])

Проведение опроса по городу Алматы «жизнь в южной столице»

Для получения достоверных данных по уровню жизни жителей города проведен опрос. В опросе приняли участие более 110 человек разных возрастных категорий, проживающих в городе Алматы. Основная часть из них в возрасте от 18 до 45 лет. Опрос состоит из 10 вопросов, в которых содержится 2 открытых вопроса. Анкетирование проводилось в онлайн-режиме с помощью сервиса survio.com [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**].

Итоги опроса:

- 93% опрошенных довольны своим городом;
- более 57% (около 15% не знают и 20% не довольны) довольны работой акимата города;
- мнение об уровне образования поделилось поровну 50% на 50%;

- около 50% не удовлетворяет уровень здравоохранения, 26% положительно отозвались, остальные воздержались от ответа;
- 67% опрошенных считают город безопасным;
- около 85% считают, что в Алматы достаточно мест для отдыха;
- работой коммунальных служб довольны 62%.

Также, участники опроса предложили свои рекомендации по улучшению условий жизни в городе. Опираясь на их варианты, основная часть рекомендаций касалась экологии, транспортной инфраструктуры, увеличения заработной платы и ирригационной системы.

Согласно вышеуказанным данным у города Алматы наблюдается положительный имидж, в большей части население удовлетворено как жизнью в городе, так и вниманием со стороны государства, в лице акимата.

Однако, сфера здравоохранения остается наиболее слабой стороной города, так как большая часть опрошенных выразили недовольство об его уровне.

Результаты опроса еще раз подтверждают проблемы, возникшие в ходе проведения сравнения и SWOT-анализов.

Рекомендации

Подводя итоги формирования урбанизированных территорий, по типу агломераций, можно сделать следующие выводы по проблемам развития и внесения изменений в НПА, требующие их решения:

1) Определение понятия «агломерация» указано только в Законе Республики Казахстан «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан»: «Как локальная система урбанизированных населенных пунктов, расположенных вокруг одного или нескольких крупных городов-центров, имеющих повседневные трудовые, производственные, социально-культурные и иные связи, а также тенденцию к территориальному слиянию друг с другом». Данный факт является недостаточным для использования всех возможностей развития агломераций. Про необходимость развития агломераций указано в нормативных документах, таких как Указ Президента Республики Казахстан «Об утверждении Прогнозной схемы территориально-пространственного развития страны до 2030 года», Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Основных положений Генеральной схемы организации территории Республики Казахстан». Но нет точных определений, указаний и конкретики по отдельным административным единицам.

В связи с вышеизложенным материалом необходимо внести изменение в Закон Республики Казахстан «Об административно-территориальном устройстве Республики Казахстан», статья 3 «Категория административных-территориальных единиц». Указать в данной статье Закона особый статус агломераций, в которой части агломераций будут рассмотрены не как разные административные единицы, а как целостная система. Главным будет город-ядро, которому будут подчинены прилегающие территории и города. Однако, необходимо отметить, что сельские территории и города должны развиваться каждый по отдельности, не занимаясь «ложной урбанизацией». Необходима эффективная децентрализованная система управления, которая будет учитывать интересы города-ядра и городов-спутников, сельских поселений, местных органов власти.

Таким образом решится проблема не достаточного уделения внимания периферии вокруг агломераций.

2) Увеличение свободы в бюджетной, налоговой и финансовой политике для легкости управления средствами. Также, необходимо дать развивающимся агломерациям возможность большей финансовой самостоятельности. Для задействования своего внутреннего потенциала по нахождению инновационных решений по увеличению и диверсификации собственных источников дохода. Такая диверсификация источников доходов укрепляет органы власти в агломерациях, и обеспечивает устойчивость на

долгосрочную перспективу. А именно проектов, связанных с инновациями, туризмом и предпринимательской деятельностью. Это можно сделать согласно опыту г. Копенгагена, с помощью создание государственной корпорации, которая за последние 10 лет реализовала 50% всех проектов, связанных с развитием города, а заработанные деньги провели реинвестирование на строительство метрополитена города.

3) Акцентировать внимание не только на городе-ядре и G4, но и в полноценных городах-спутниках:

- строительство не дорогого, но качественного жилья, мотивировать и субсидировать строительные компании;

- перенос предприятий города-ядра в периферию;

- создание новых экономических зон в периферии;

- создание наукоемких предприятий;

- предоставлять льготы для тех, кто будет осуществлять свою деятельность (предпринимательскую) в городах-спутниках;

4) Решение проблем с транспортом состоит из:

- создания BRT (автобусных линии) и увеличение автобусных маршрутов между городом и периферией;

- развития и разветвление сети метро по всей черте города;

- создания маршрутов электрических поездов между городом и периферией;

- создания легкорельсового общественного транспорта;

- создания парковок при въезде в город.

Данные меры будут способствовать увеличению передвижения людей на общественном транспорте (экологически безвредном) и уменьшению личных автомобилей, что улучшит экологическую ситуацию.

5) Развитие сельских территорий:

- остановить не целевое использование сельских территорий (в основном продажи для строительства частных домов);

- развитие продуктового агропромышленного пояса в периферии;

- создание и развитие сети станций, работающих на основе возобновляемых источников энергии;

- создание зеленого пояса, который будет способствовать улучшению экологической ситуации и развития в дальнейшем центров рекреации и отдыха.

6) Решение социально-экономических проблем города-ядра.

7) Создание нескольких новых вторичных центров согласно опыту Сингапура, которая дала бы решить многие комплексные проблемы. В данное время главным центром города и агломерации в целом является «золотой квадрат», расположенный в Медеуском и Бостандыкском районах. В час-пик, в эту сторону создаются многокилометровые транспортные пробки, затрудняющие движение в городе;

- долгосрочное планирование на основе опыта Сингапура;
- реализация проекта «20 минутной шаговой доступности» согласно опыту Мельбурна, чтобы жители агломерации не стремились к центру города для удовлетворения своих повседневных потребностей, чтобы все было удобным расстоянии для населения, которая не занимала долгое время в пути;
- создание новых рабочих мест, которые будут устойчивыми на основе предприятий, то есть интегрированные с ВУЗами, научно-исследовательскими центрами и промышленными районами;
- решение ряда комплексных проблем, которые связаны с инфраструктурой, экологией и привлекательностью городской среды, на основе концепции «20-ти минутной шаговой доступности».

Заключение

Урбанизационные процессы – это неотъемлемая часть современного мегаполиса, которые являются ключевым фактором развития мегаполиса и страны. Однако, ряд задач, возникающих во время протекания урбанизационных процессов, требуют управленческих комплексных решений с точки зрения бюджетирования, градостроительства, социальной сферы, экологии и т.д.

В проекте был проведен анализ с выделением основных проблем и предложены рекомендации для применения в дальнейшем в государственных органах.

В процессе изучения международного опыта Сингапура, Мельбурна и Копенгагена были рассмотрены эффективные методы по решению проблем урбанизации.

В разделе анализа были рассмотрены и выявлены основные проблемы урбанизационных процессов Алматинской агломерации. Анализ был проведен в четыре этапа: общие характеристики, анализ Алматинской агломерации в соответствии с агломерационными характеристиками, анализ социально-экономического развития, проведение опроса среди жителей агломерации. На этапе проведения опроса были подтверждены те характеристики и проблемы агломерации, которые были выявлены и рассчитаны в остальных трех этапах.

Также, был проведен сравнительный анализ города-ядра между городами конкурентами, и выявлены основные проблемы и перспективы развития города-ядра. В том числе, был проведен опрос среди населения города Алматы, результаты которого подтверждают те проблемы, которые были выявлены в ходе исследования.

В конечном итоге были разработаны рекомендации, которые могли бы решить проблемы урбанизационных процессов не только Алматинской агломерации, но и других агломерации республики. В рекомендациях были предложены, как и изменения в нормативно-правовые акты, программы развития страны и агломерации, так и разного рода решение проблем всей агломерации, города-ядра, городов-спутников, сельских территорий.

Результаты и выводы, которые были получены в процессе исследования, могут быть использованы при разработке НПА, связанных с урбанизацией. Теоретические положения и практические рекомендации могут быть использованы в работе центральных и местных государственных органов.

Подводя итоги можно сделать вывод, что необходимо придать особый статус агломерациям, который в последующем даст возможность развить не только город-ядро, но и позволит уделять больше внимания на развитие периферийных территорий, решить проблемы с транспортными средствами,

решить социально-экономические проблемы, развить сельские территории в пределах агломераций, создаст несколько вторичных центров и др.

Список использованных источников

1. **Соколов, Б.А.** Урбанизация стран мира. – <https://visasam.ru/emigration/vybor/urbanizaciya-stran-mira.html> (дата обращения 05.04.2021)
2. **Joaquim, O.** OECD (2017), OECD Urban Policy Reviews: Kazakhstan: (Russian version), OECD Publishing, Paris.
3. Центр конкурентоспособности МНКА Республики Казахстан, Экономическое развитие страны и урбанизация [Электронный ресурс]. – URL: <https://atameken.kz/uploads/content/files/Экономическое%20развитие%20страны%20и%20урбанизация.pdf> (2017)
4. **François, P.** United Nations, World Urbanization Prospects: The 2018 Revision.
5. **Каримова, М.** Обзорно-аналитический портал Strategy 2050, Процессы урбанизации в мире и в Казахстане: тенденции и перспективы [Электронный ресурс]. – URL: <https://strategy2050.kz/ru/news/51974/> (дата обращения 12.09.2018)
6. **Журавлева, М.** Лидеры урбанизации, как внедрение локальных urban policies помогает трансформировать городские агломерации [Электронный ресурс]. – URL: https://plus.rbc.ru/specials/modern_urban_policies_in_russia (дата обращения 2020)
7. **Покидаев, Д.** Власти Казахстана намерены довести уровень урбанизации населения до 62% [Электронный ресурс]. – URL: <https://kursiv.kz/news/obschestvo/2019-06/vlasti-kazakhstana-namereny-dovesti-uroven-urbanizacii-naseleniya-do-62> (дата обращения 19.06.2019)
8. Сайт бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам РК <http://stat.gov.kz>
9. **Дубовая, М.** Население городов растет в два раза быстрее, чем в селах [Электронный ресурс]. – URL: <https://informburo.kz/novosti/naselenie-gorodov-rk-rastyot-v-dva-raza-bystree-chem-v-syolah.html> (дата обращения 12.04.2018)
10. **Смайыл, М.** Село Косшы под Нур-Султанов может стать городом [Электронный ресурс]. – URL: https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/selo-kosshyi-pod-nur-sultanom-mojet-stat-gorodom-435816/ (дата обращения 27.04.2021)
11. **Каррисоса, М., Симет, Л.** Программа развития ООН, Национальный доклад о человеческом развитии 2019 «Урбанизация как ускоритель инклюзивного и устойчивого развития в Казахстане».

12. **Пивоваров, Ю. Л.** Основы геоурбанистики: Урбанизация и городские системы: Учебное пособие для студентов вузов / Ю. Л. Пивоваров. - М.: Владос, 1999. – 231 с.
13. **Gibbs, J.** Economic geography. 1963. – 2 с.
14. Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 декабря 2019 года №990 «Об утверждении Государственной программы развития регионов на 2020-2025 годы».
15. Указ Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 года №636 «Об утверждении Национального плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан».
16. **Шмидт, А., Антонюк, В., Франчини, А.** Городские агломерации в региональном развитии: теоретические, методические и прикладные аспекты. – 2016. – Т.12, вып.3. – С.776-789.
17. **Ажиев, А., Молдахметова, А.** Исследовательско-консалтинговое бюро Cityzen Space, Урбанизация Алматы в картинках [Электронный ресурс]. – URL: <https://vlast.kz/gorod/28110-urbanizacia-almaty-v-kartinkah.html> (2017)
18. Мамышев, Ж. Переехавшие в города принесут дополнительный рост ВВП [Электронный ресурс]. – URL: <https://kursiv.kz/news/ekonomika/2019-12/pereekhavshie-v-goroda-prinesut-dopolnitelnyy-rost-vvp> (дата обращения 03.12.2019)
19. Цена на недвижимость в Алматы [Электронный ресурс]. – URL: <https://almaty.etagi.com/analytics/> (дата обращения 20.09.2020)
20. **Алхабаев, Ш.** Главный загрязнитель воздуха? Что известно о ТЭЦ-2 в Алматы [Электронный ресурс]. – URL: https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/glavnyiy-zagryaznitel-vozduha-izvestno-tets-2-almaty-382856/ (дата обращения 31.10.2019)
21. Сколько мусора производит человек за неделю [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.zakon.kz/4862818-shokiruyushchie-foto-skolko-musora.html> (дата обращения 08.06.2017)
22. Стоимость жилья в городе Ташкент [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewiBs-yA5pnmAhXEeZoKHc8GATQQFjACegQIAxAB&url=https%3A%2F%2Fuybor.uz%2F&usg=AOvVaw0hmq7fyzUmIoH0o6OnxTc6> (дата обращения 20.09.2020)
23. Что и сколько стоит в городах мира [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.tripbest.ru/world> (дата обращения 25.09.2020)
24. Четыре города Казахстана вошли в список самых опасных для экологии [Электронный ресурс]. – URL: <http://citycarbonfootprints.info> (дата обращения 09.06.2019)

25. Цены в мире [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.globalprice.info> (дата обращения 25.09.2020)
26. **Донис, И.** Сколько стоит 1кВт/ч электроэнергии в Кыргызстане и за рубежом, и каковы средние зарплаты в этих странах (инфографика) [Электронный ресурс]. – URL: <https://knews.kg/2018/02/02/skolko-stoit-1-kvt-ch-elektroenergii-v-kyrgyzstane-i-stranah-mira-infografika-2/> (дата обращения 02.02.2018)
27. **Бейсембаев, Д.** «АлматыЭнергоСбыт» с нового года снизит тариф на электроэнергию [Электронный ресурс]. – URL: <https://informburo.kz/novosti/almatyenergobyt-s-novogo-goda-snizit-tarif-na-elektroenergiyu.html> (дата обращения 26.12.2018)
28. Сайт Министерства Юстиции Республики Кыргызстан, Закон «Об общих началах разгосударствления, приватизации и предпринимательства» [Электронный ресурс]. – URL: <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/898/120?cl=ru-ru> (дата обращения 30.09.2020)
29. Сайт для инвесторов Республики Узбекистан [Электронный ресурс]. – URL: <https://invest.gov.uz/ru/> (дата обращения 30.09.2020)

Приложение А

Аналитическая записка

Автор проекта: Кенесбай А.А.

Научный руководитель: профессор, к.э.н. Джунусбекова Г.А.

Идея проекта	Название Совершенствование управления процессами урбанизации в Республике Казахстан (на примере г. Алматы и Алматинской области)
Проблемная ситуация (кейс)	Описание Не эффективное управление урбанизационными процессами приводят к образованию различных проблем, касающихся безопасности, перенаселения, экологии, транспорта и так далее.
Имеющиеся решения данной проблемы	Классификация существующих подходов Урбанизацию определяется, как повышение важности городов, городской культуры, занимаемой площади города, численности городского населения и в целом увеличение значимости самого города в социально-экономическом развитии страны. По состоянию на 2020 год численность населения городов в мире составила 4,2 млрд. человек или же 54,5% от общей численности населения мира (7,7 млрд. человек). В связи с вышеизложенным, представляются актуальными проблемы роста и развития больших городских агломераций, которые дают скачок в развитии страны. В качестве показательного примера роли крупных городов в экономике страны можно привести развитие Москвы и Санкт-Петербурга, которые производят 32% от общего ВВП России. В Казахстане на долю городов Нур-Султан и Алматы приходится 31,1% от общего ВВП страны. Одновременно развитие городских агломераций сталкиваются с такими проблемами как износ инфраструктуры, перенаселение, безопасность, экологические проблемы и т.д. В этом ключе проявляется необходимость принятия управленческих мер по совершенствованию урбанизационных процессов.

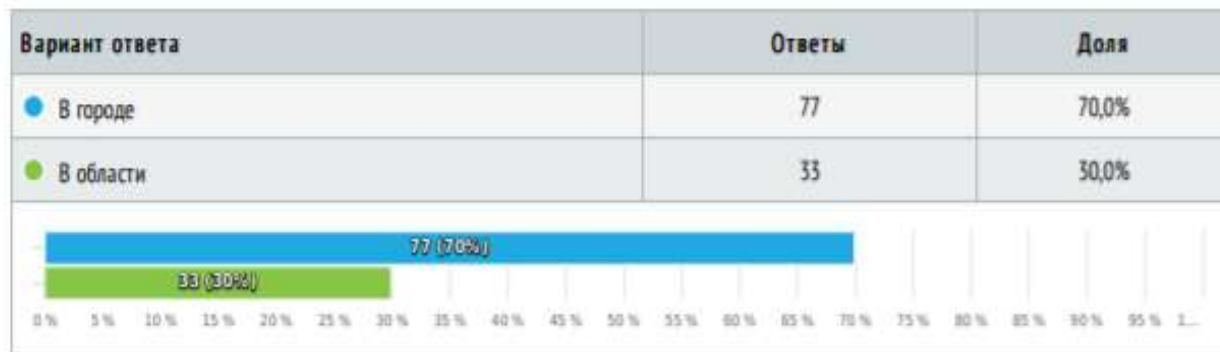
<p>Предлагаемое решение данной проблемы</p>	<p>Описание альтернативного подхода, порядок его осуществления</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Определение статуса агломерации путем внесения изменений в нормативно-правовые документы; 2) Увеличение свободы в бюджетной, налоговой и финансовой политике для легкости управления средствами; 3) Акцентировать внимание не только на городе-ядре и G4, но и в полноценных городах-спутниках; 4) Решение проблем с транспортом путем создания альтернативного вида транспорта, который будет связывать город-ядро с периферией; 5) Развитие сельских территорий, а именно развитие продовольственного пояса 6) Создание нескольких вторичных центров 7) Долгосрочное планирование 8) Реализация проекта «20 минутной шаговой доступности» <p>Возможности Есть возможность применения для принятия стратегических решений в развитии агломерации</p> <p>Риски Есть риск остаться на уровне исследовательской работы</p>
<p>Ожидаемый результат</p>	<p>Способы измерения эффективности альтернативного подхода, оценки его реализации</p> <p>По сравнению с другими работами рассмотрено с разных точек зрения: социально-экономического развития, в целом уровня развитости и мнения жителей.</p>
<p>Литература</p>	<p>Список</p> <p>Использовано более 30 источников, с разных актов, документов и других ресурсов.</p>

Приложение Б

Вопросы проведенного опроса среди жителей Алматинской агломерации

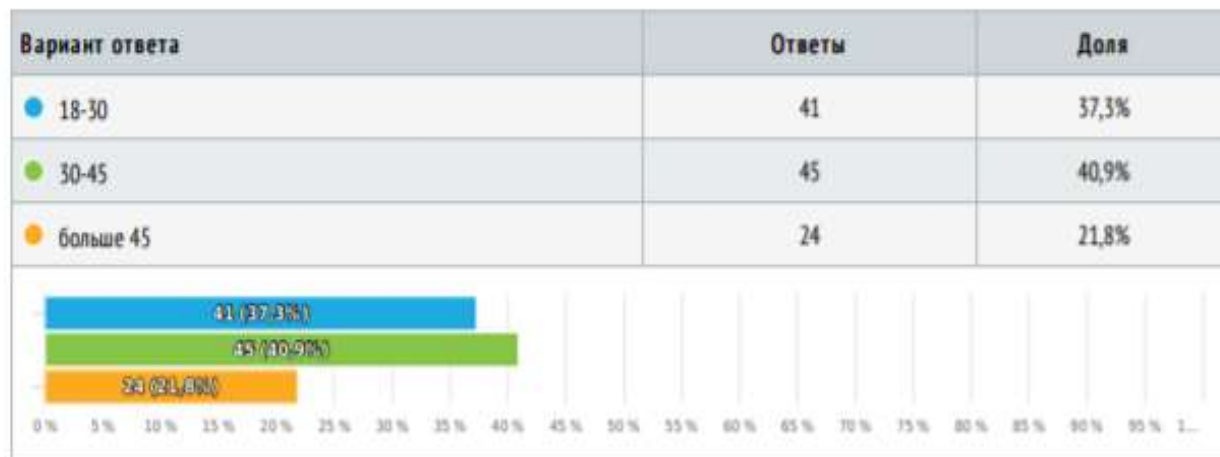
1 Где вы проживаете?

Одиночный выбор, Отвечено 110 х, не отвечено 0 х



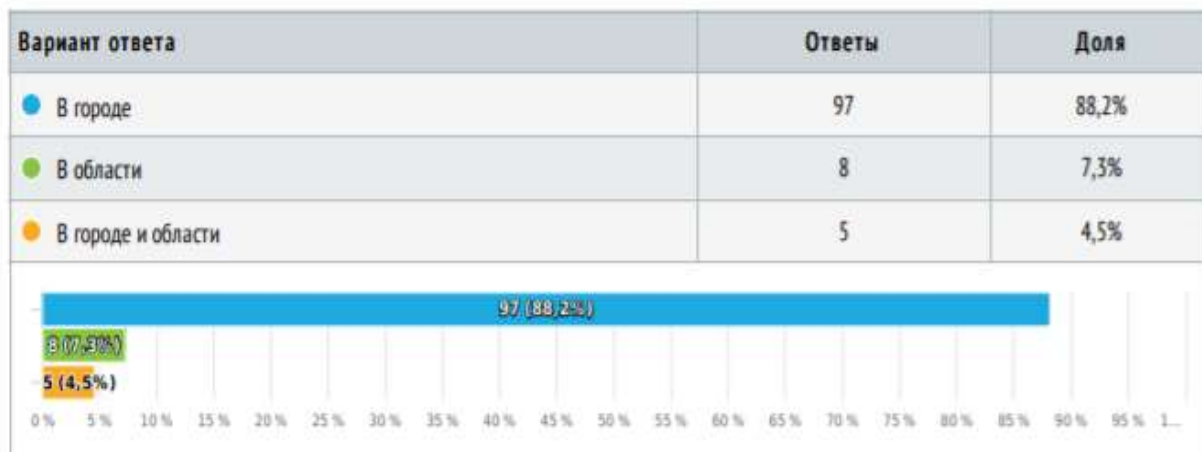
2 Сколько Вам лет?

Одиночный выбор, Отвечено 110 х, не отвечено 0 х



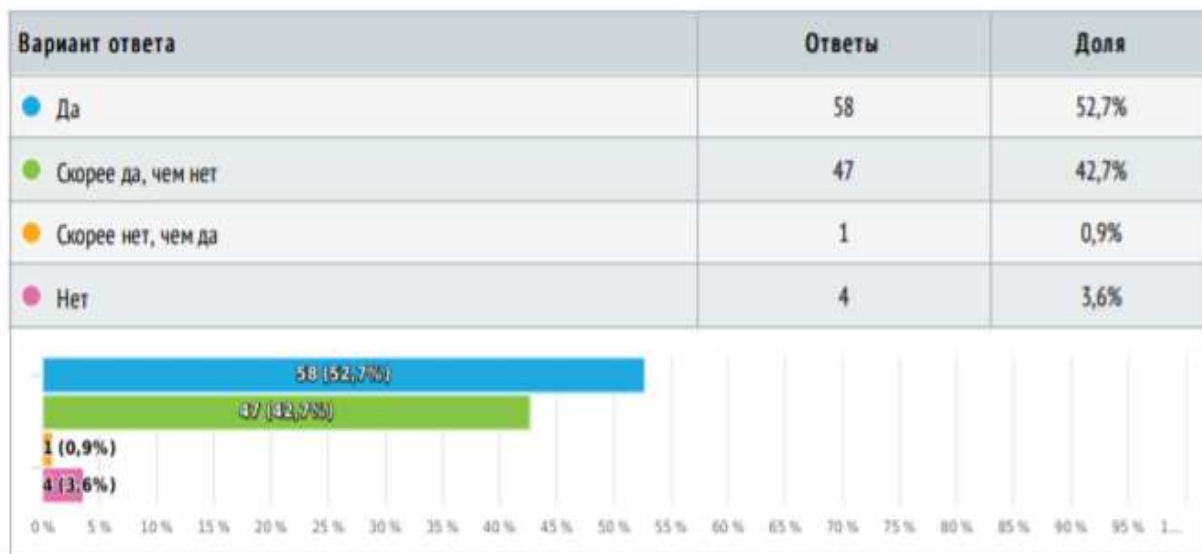
3 Где вы работаете?

Одиночный выбор, Отвечено 110 х, не отвечено 0 х



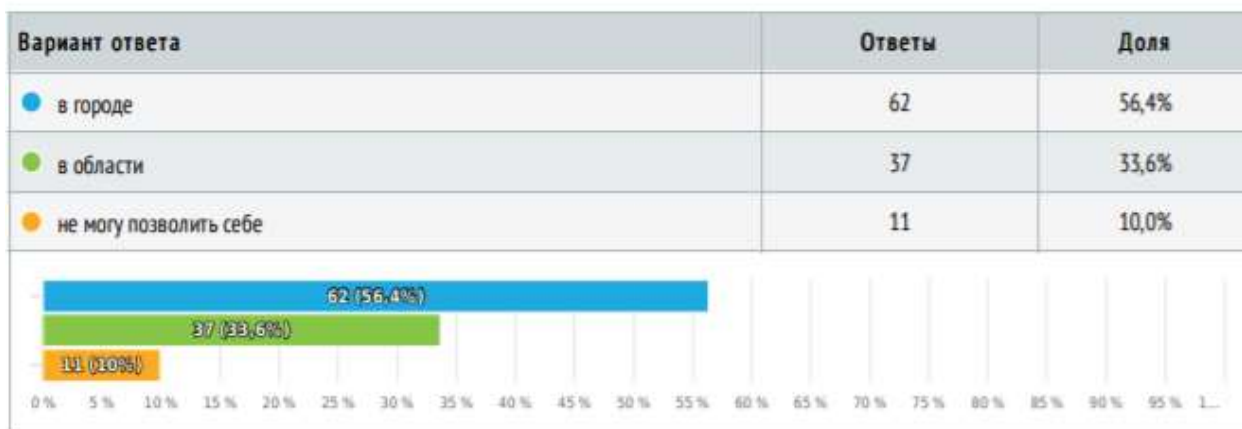
4 Дорого ли стоит жилье в Алматинской агломерации?

Одиночный выбор, Отвечено 110 х, не отвечено 0 х



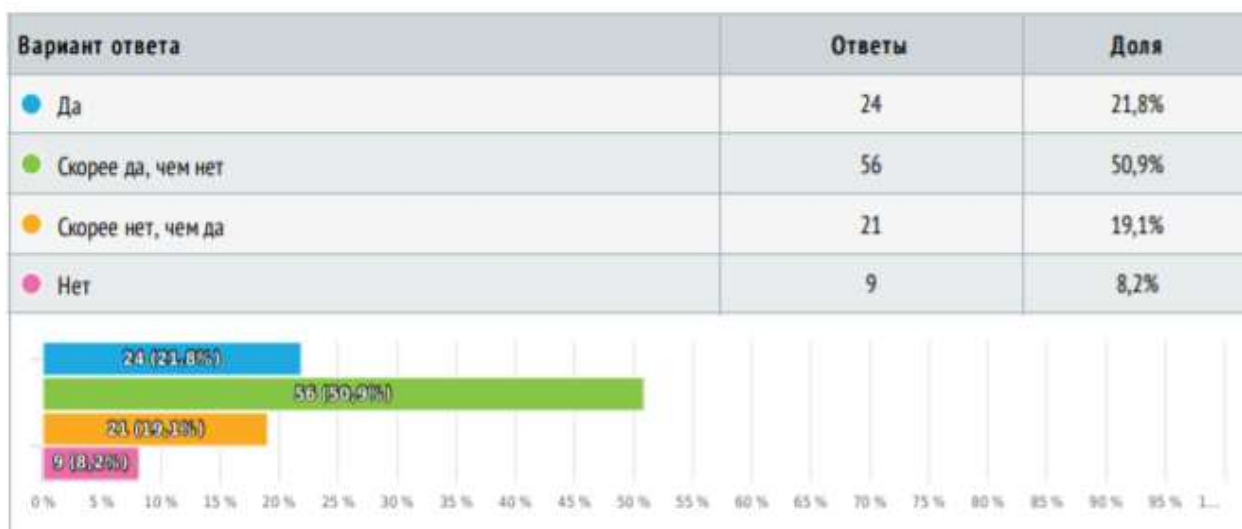
5 Где вы можете себе позволить купить недвижимость?

Одиночный выбор, Отвечено 110 х, не отвечено 0 х



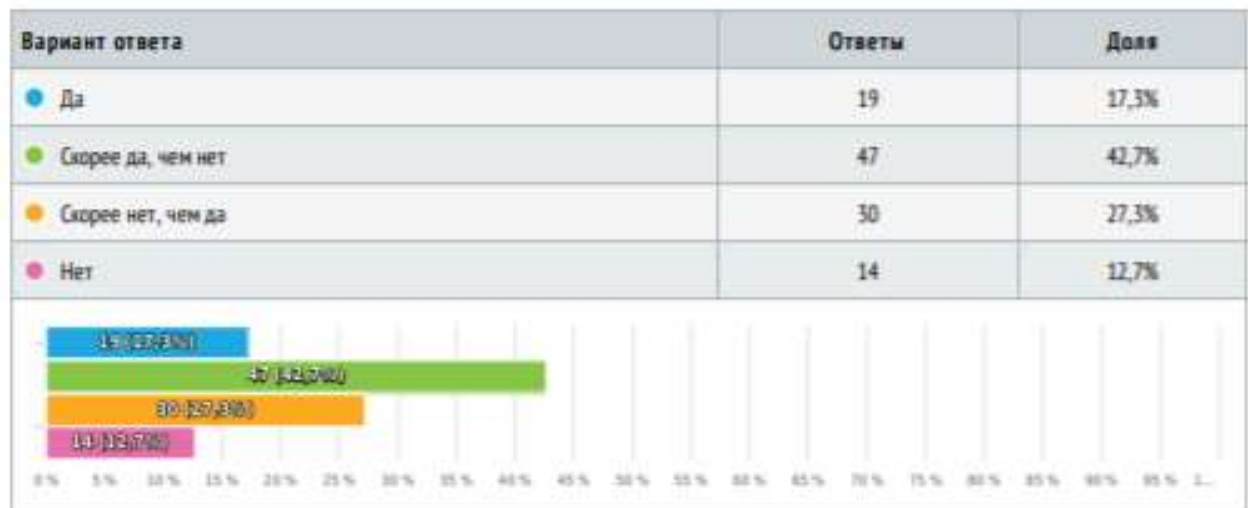
6 Легко ли найти работу в пределах города Алматы? (Если у человека есть высшее образование)

Одиночный выбор, Отвечено 110 х, не отвечено 0 х



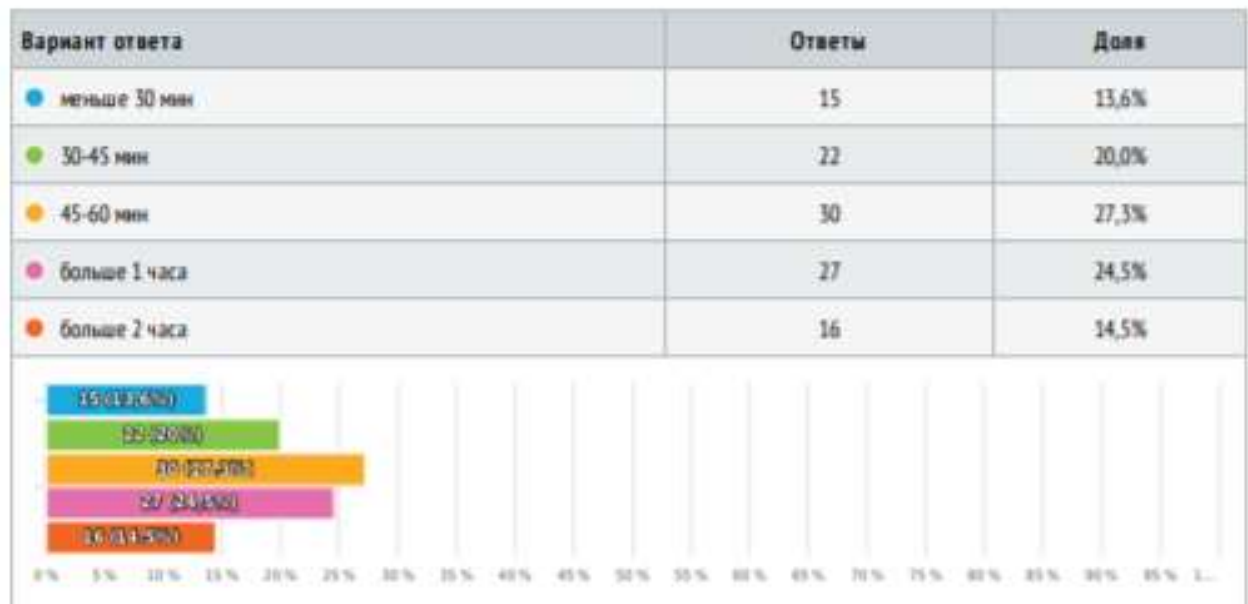
7 Легко ли найти работу в городах-спутниках (Каскелен, Есик, Капшагай, Талгар)? (Если у человека есть высшее образование)

Одиночный выбор, Ответено 110 х, не отвечено 0 х



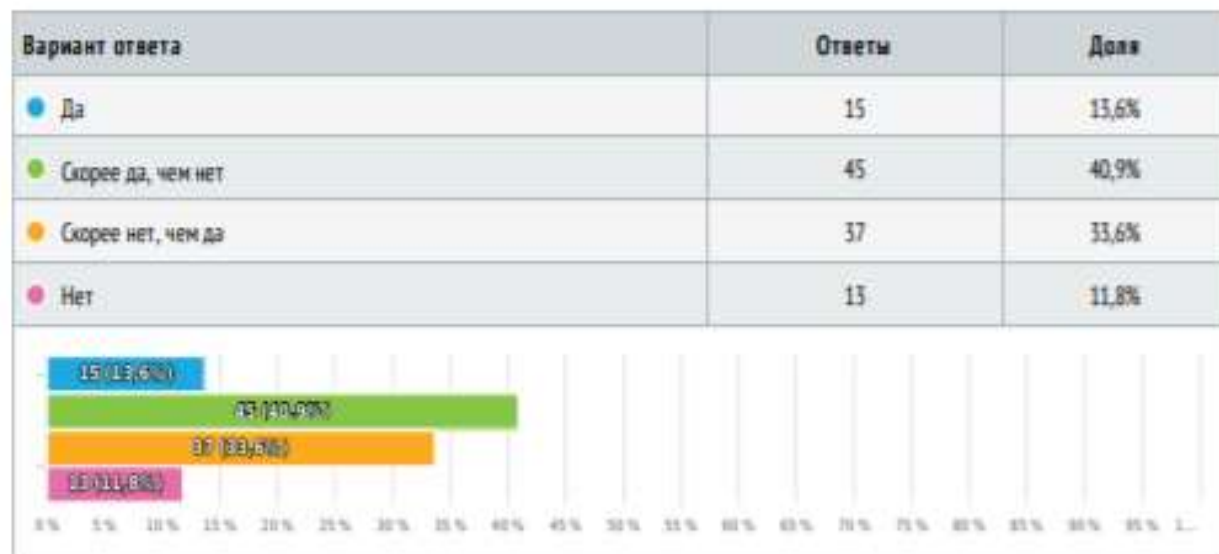
8 Сколько времени вы тратите в пути? (В целом до работы и обратно домой)

Одиночный выбор, Ответено 110 х, не отвечено 0 х



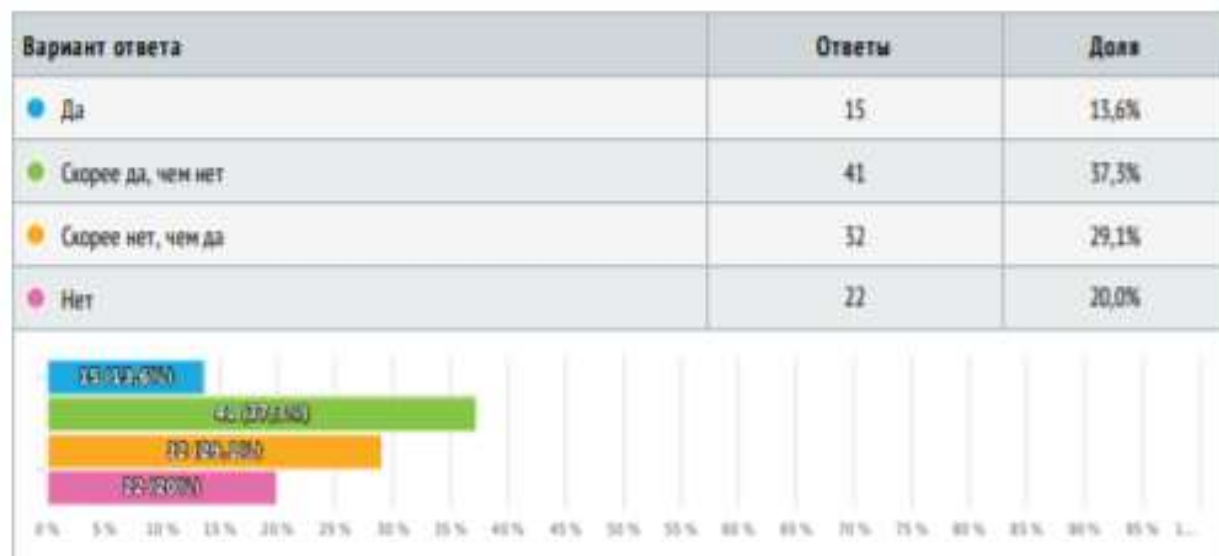
9 Удовлетворены ли вы состоянием общественного транспорта?

Одиночный выбор, Ответено 110 х, не отвечено 0 х



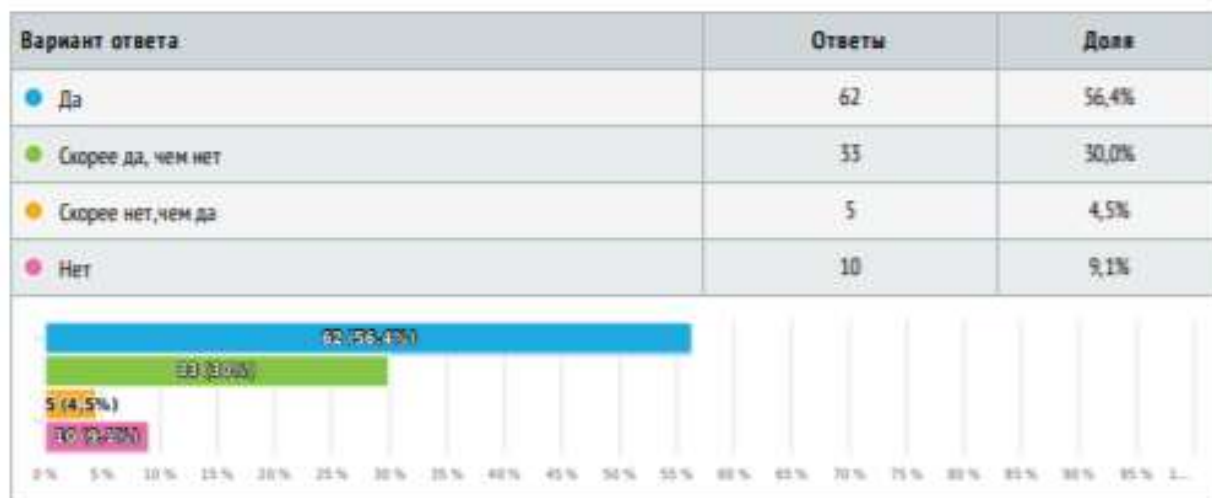
10 Вы довольны своей зарплатой?

Одиночный выбор, Ответено 110 х, не отвечено 0 х



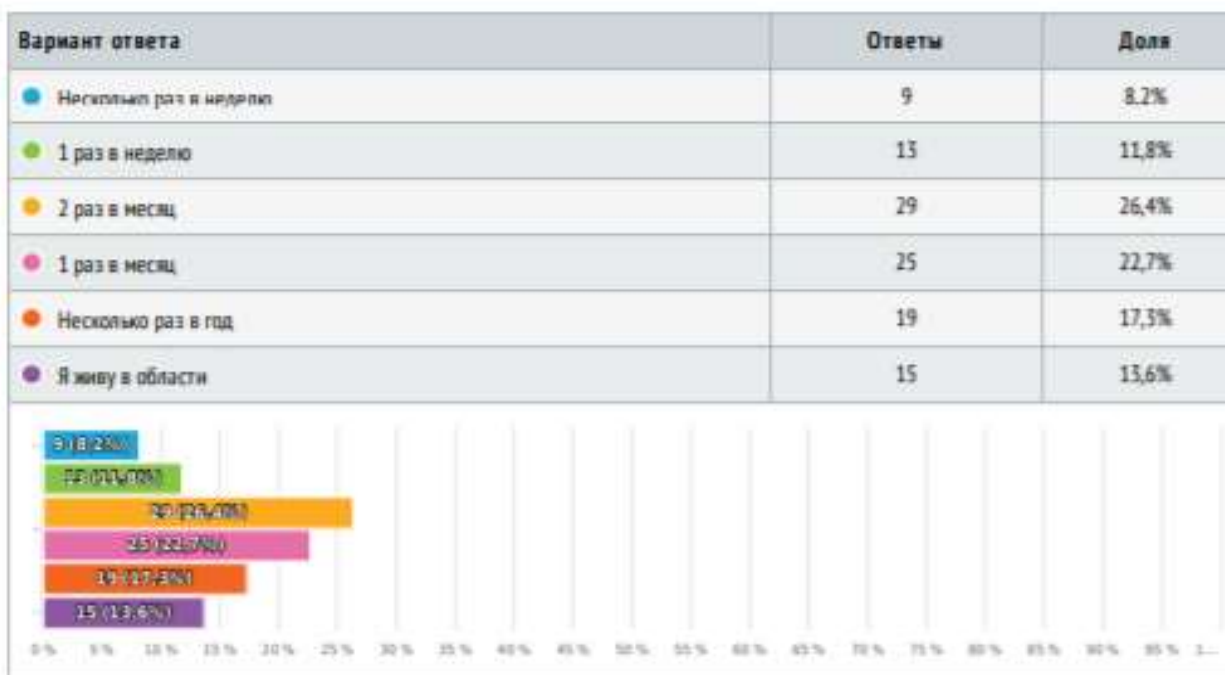
11 Согласны ли вы с тем, что качество инфраструктуры (дорога, инженерные сети, парки, и т.д.) падает при выезде в область?

Одиночный выбор, Ответено 110 х, не отвечено 0 х



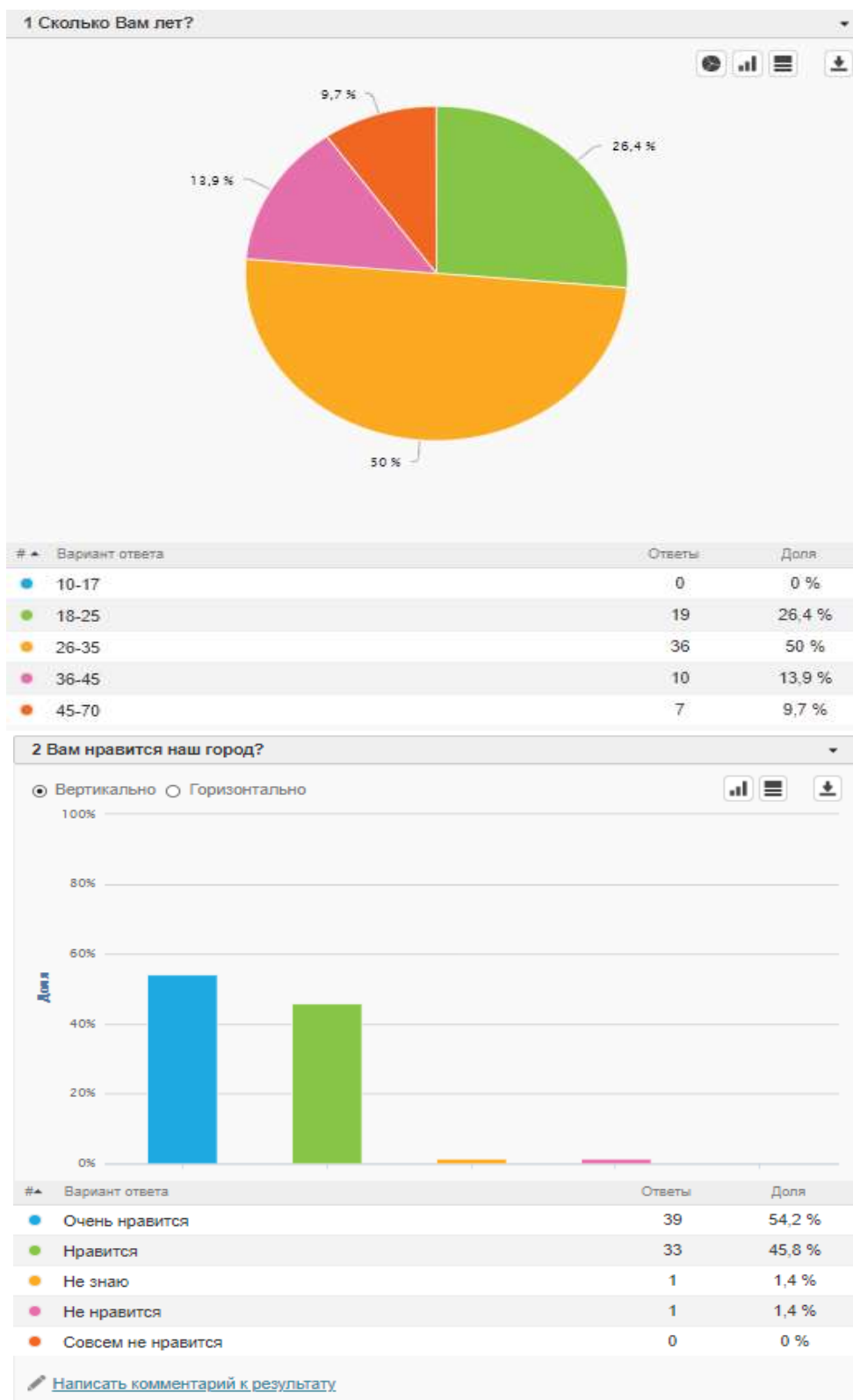
12 Как часто вы бываете в области? (Отдохнуть, навестить родных, по работе, учеба и т.д.)

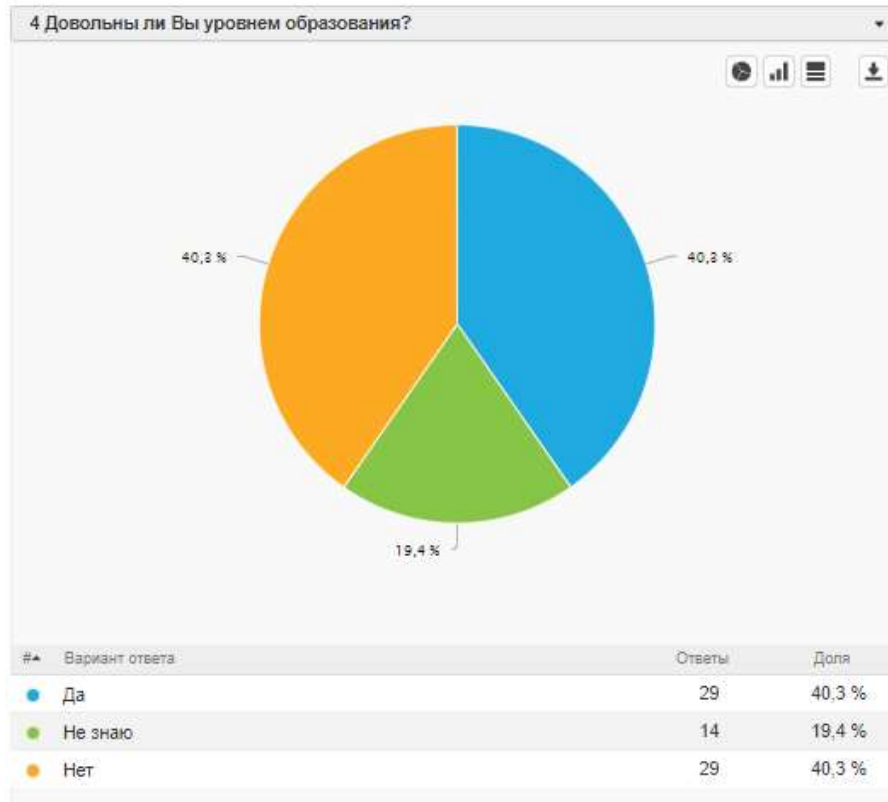
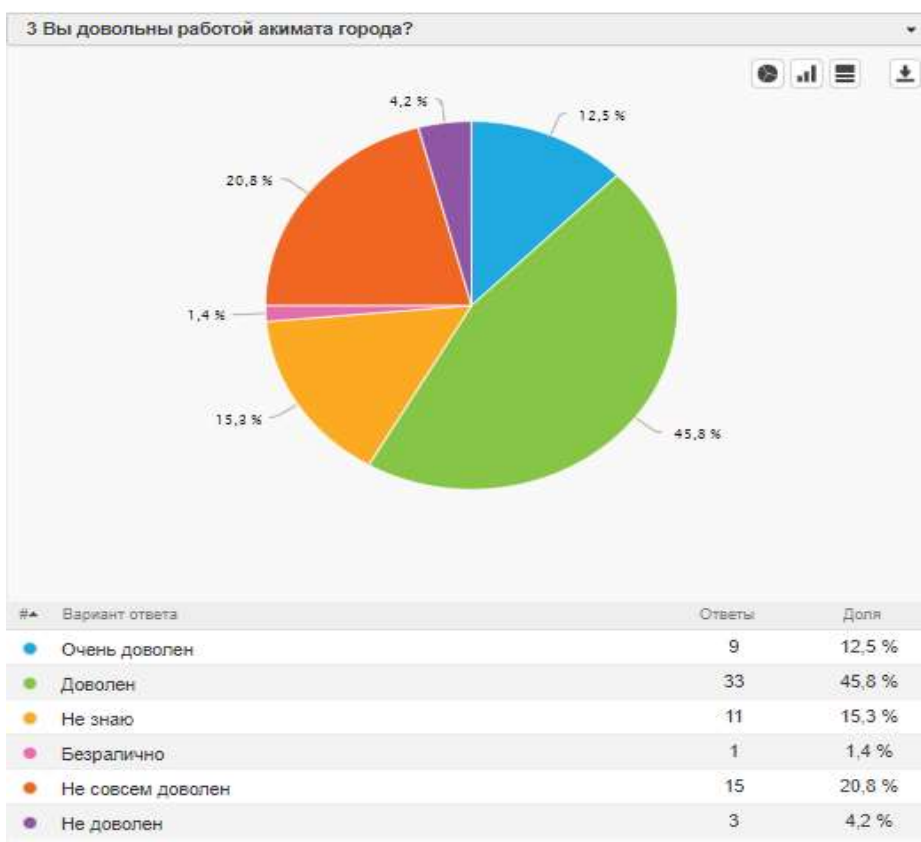
Одиночный выбор, Ответено 110 х, не отвечено 0 х

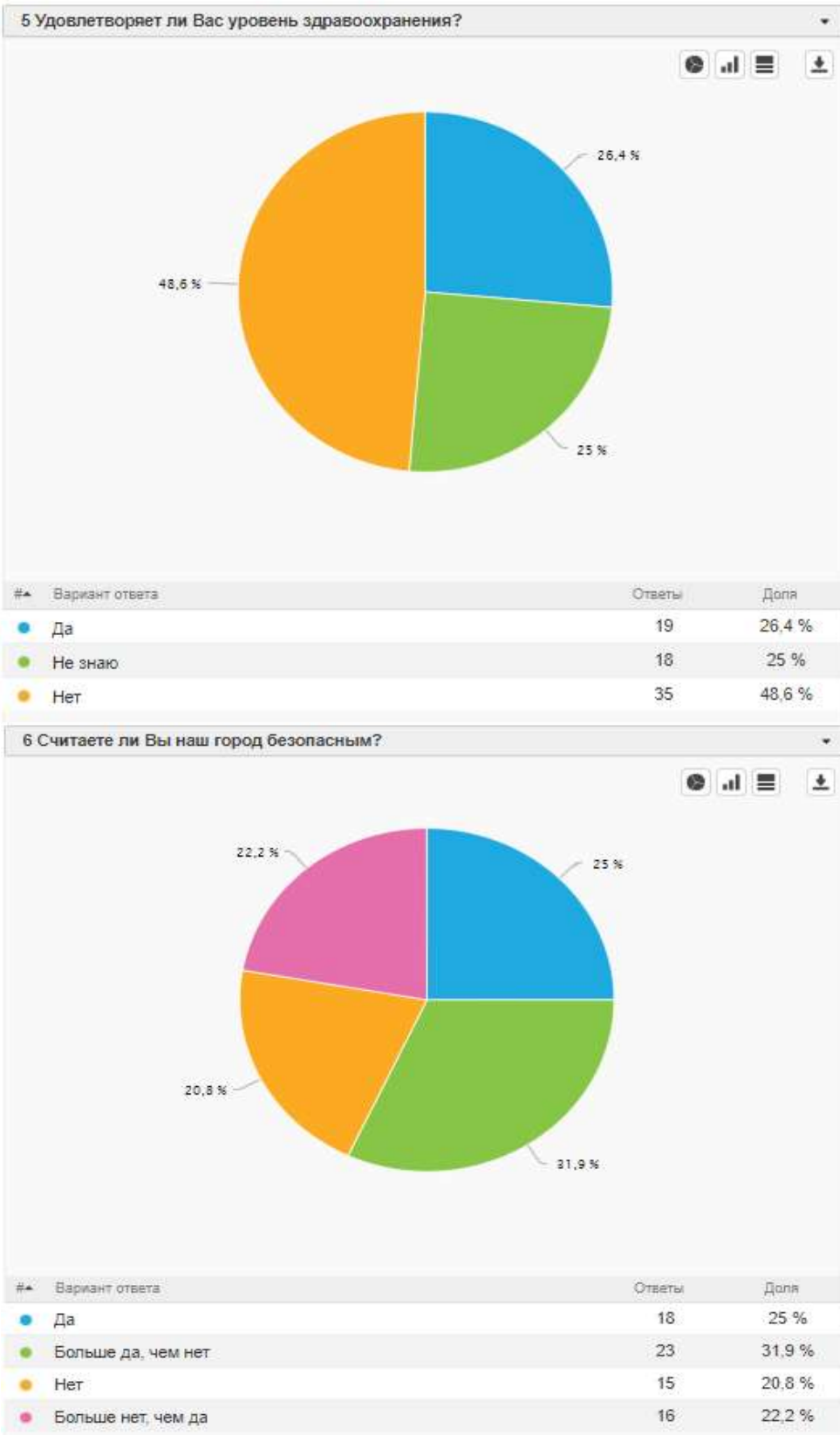


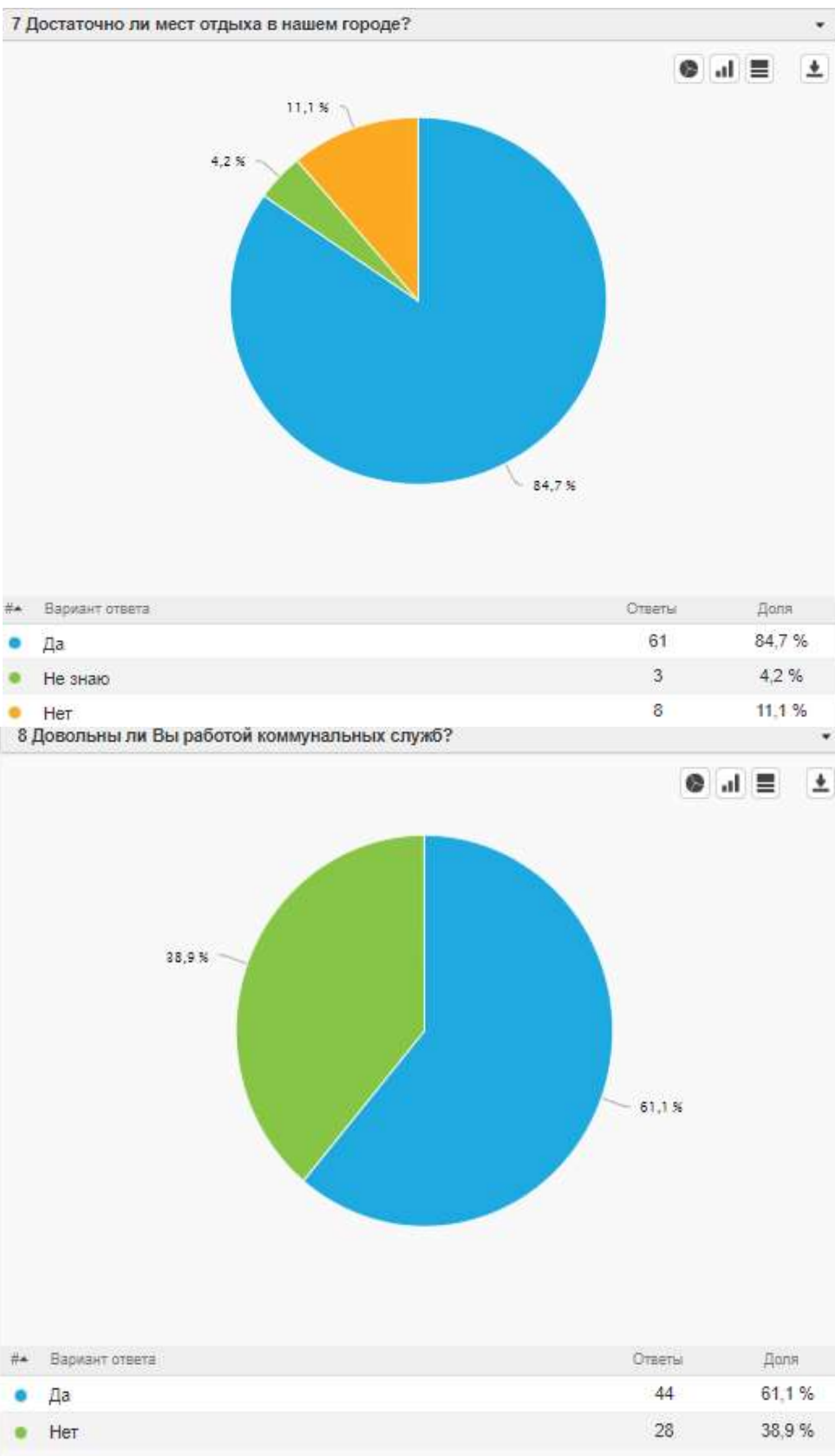
Приложение В

Вопросы проведенного опроса «Жизнь в южной столице»









9 Чем не нравится наш город?

Город понтов	пробками	Нравится (4х)	Пробки, забитые автобусы, неудобные автобусы(новые лиазы),
Горы	ТЭЦы, много машин	Очень красивый, родной город!	
Ничем (2х)	В дождливые дни невозможно выходить из дома из за грязи на дорогах	Цены	Красивый город
Развитием услуг		Пробка ,дарога	Все нравится
Поллц	Пробка, машин много особенно приезжих машин	Экология (2х)	Много машина
только тем что здесь зимой очень холодно		Сейсмоопасностью	Самый красивый
Зеленью	Смог	Экология, пробки, безразличие акимата, мпс и других уполномоченных органов!	Пробками (3х)
Коррупция	МВД они вообще не работет надо сделать референдум	Экологией	Мой город мне нравится
Отвратительные коммунальные службы во всех отношениях	Мне нравится наш город	Загрязнение атмосферы	Повышенная преступность
Очень высокая загазованность	Алматы это любовь	Что мало освещения в маленьких улицах	Всем
Не знаю	Красотой	Красивый и зелёный	Я считаю что главная проблема это пробки
Делается тока через обращение. Двд можно сказать не работает пока проблема не выйдет в интернет пространство. Показуха	Грязно, платные парковки, нет парковки, до сих пор люди толпятся в автобусе и тд	Коррупции много и везде	Бесконечные пробки, опасно детей оставлять без присмотра, недоверие к полиции
Пробка	Загрязнённый	больше обратить внимание на саночистку города	Природа
Альфонсов много	Все норм	Очень много приезжих, кому безразличны чистота, порядок.	Названия Алматы
Природа, ритм и люди	природа, инфраструктура	Не нравится тем, что цивилизация только в центре города, а стоит проехать 10 мин от города , то нет никаких ее признаков	Мне нравится
Устали отпаркоматов	Природой. Это город моего детства		Влажность
Много парков, зелёных насаждений и много возможностей при желании	Пробки и сиог		Экология, состояние автодорог, отсутствие рабочих мест
	Воздухом		Всё нравится

10 Что Вы порекомендуете для улучшения жизни в нашем городе?			
Меньше понтов	улучшение общественного транспорта и экологии	Дорого (асфальт)	Развивать окраины
Запрет на старые машины(хотябы до 2000 года выпуска)	Новые технологии, современные условия, новая программа в школах, улучшить уровень здравоохранения!	Безопасность (3x)	Сделать систему и не мешать коп делать
Улучшить город, село, деревню, микрорайон. Сделать их удобными и хорошими для проживания людей	Дорогу делать надо	Экологию (2x)	Увеличить количество арыков, чтобы хорошо шел сток дождевой воды
Приит	.	Честность	Пунктуальности
Улучшение экологии	Не строить многоэтажки	Улучшение общественного транспорта. Своевременная уборка территории	Построили бы ЛРТ
Убрать автобусные полосы по всему городу и освещать пешеходные переходы, сделать госорганы более прозрачными, начиная с Цоноз	Снизить пробки, увеличить жилье для народа, снизить безработицу в городе, доступные цены на проезд во всех видах транспорта, улучшить социальное благосостояние народа!	Не знаю (4x)	Улучшить благоустройства
По больше автобусов и по меньше машин	Всем пересечь на теслу	По больше парковки	Чтобы был чистым не только в центре но и в микрорайонах. Нельзя плевать и щёлкать семечки. Нельзя громко говорить и бегать в квартирах после 20.00.
Все устраивает	Обеспечение доступным жильём	Уничтожить коррупции	Соблюдать чистоту
Все	Менталитет	Сделать дороги где маленькие переулки	Провести основательные реформы в сфере транспорта
А	Подходить к проблемам в городе с ответственностью	Помощь народу	Запустить больше автобусов и освещать светом маленькие улицы
Мост	Чтобы хорошо акимат	Выявление и уголовное преследование всех руководителей и их заместителей коммунальных служб	Снижение уровня загрязнения воздуха и окружающей среды
Обеспечить условия жизни	вести штрафы на тех, кто мусорит в т.ч. бросает окурки, жвачку, оставляет мусор в пакетах где попало	Увеличить заработную плату	Незнаю
Озеленить, очистить арыки, режим работы сделать двухсменным, чтоб пробок не было, допустим работу некоротые начнут с 8.30 утра а другие с 9.30	Нет приложение	Очень много....	Меньше иностранцев
Пропаганда о чистем города экологии улучшит пробок убрать	Развивать инфраструктуру туристических объектов	Каждый человек должен делать то что нужно от него, тоест делать то что от него нужно, а балду гонять. Нужно поднять зарплату председателям комитета местного само управления при акимате. Нужно зарплату поднять	Чтобы зарплату повысили и продукты не подорожали бы
Больше света в городе, красивого, особенно ночью.	Транспортное движение наладить	повысить безопасность населения	Поднять культуру общества
Живу в мкр думан 2 года нет норм дороги, для всех дорогоа важна поэтому думаю надо начать работать не с центра а дальные участки и мкр районы	Повышение заработной платы или уменьшение цен на продукты питания (молочные, мясо, фрукты, овощи)	Как минимум уставить везде корзинки для сортировки мусора,	Развивать
		Штрафовать за мусор особенно в горах	Экология, трудоустройство, ремонт автодорог, снижение цен на бензин